



LAUREA
AMMATTIKORKEAKOULU
Yhdessä enemmän

Kokemukset automatisoidusta rajatarkastuksesta Helsinki-Vantaan lentoasemalla

Kaarla, Keni

2015 Leppävaara

Laurea-ammattikorkeakoulu
Leppävaara

Kokemukset automatisoidusta rajatarkastuksesta Helsinki-Vantaan lentoasemalla

Keni Kaarla
Turvallisuusalan koulutusohjelma
Opinnäytetyö
Marraskuu, 2015

Kaarla, Keni

Kokemukset automatisoidusta rajatarkastuksesta Helsinki-Vantaan lentoasemalla

Vuosi	2015	Sivumäärä	44
-------	------	-----------	----

Rajavartiolaitos siirtyi vuonna 2008 kokeilemaan automatisoitua rajatarkastuslaitteistoa perinteisen rajatarkastuksen ohella. Kokeilujakson jälkeen automaattit ovat lisääntyneet Helsinki-Vantaan lentoasemalla käsittäen vuonna 2015 jo 30 automatisoitua porttia. Kasuvat lentoliikenteen matkustajamäärät Schengen-alueen rajan yli ovat vaatineet joko rajatarkastajien määrän lisäämistä tai uuden tekniikan hyödyntämistä.

Tämän toiminnallisen opinnäytön aiheena on selvittää miten rajatarkastuksia suorittava henkilöstö on ottanut automatiikan vastaan sekä verrata perinteistä rajatarkastusta uuteen automatisoituun rajatarkastukseen. Työ on työelämää kehittävä hanke, jonka tarkoituksena on antaa suosituksia. Työssä on käytetty kvalitatiivista lähestymistapaa sekä kvantitatiivista tiedonhankintaa. Tiedonkeruumenetelmänä on käytetty Helsingin rajatarkastusosaston rajavartioiden suunnattua kyselyä. Opinnäytetyössä selvitettiin, miten perinteinen rajatarkastus ja automatisoitu eroavat toisistaan. Lisäksi selvitettiin, millaisia ovat rajatarkastuksia suorittavan henkilöstön kokemukset automatisoidun rajatarkastuksen käytöstä tunnistettujen vahvuuksien ja kehityskohteiden kautta.

Kyselyn tulosten perusteella voidaan todeta, että rajatarkastajat pitivät automatisoitua rajatarkastusta tärkeänä tulevaisuuden kannalta. Rajatarkastajien mukaan automaattit tasasivat matkustajamäärien painetta, joka ilman automaatteja kohdistuisi manuaalilinjastoon. Vastajien kokemuksen mukaan etsintäkuulutettujen matkustajien sekä impostoreiden pysäyttämisen rajalla helpottui automatiikan ansiosta. Kyselyn perusteella heikkoudet liittyivät automatisoidun rajatarkastuksen fyysiseen rakenteeseen, käyttöliittymän toteutukseen, teknisiin häiriöihin sekä alaikäisten liikkumiseen ulkorajan yli.

Asiasanat: automatisoitu rajatarkastus, Rajavartiolaitos, Schengen-alue

Kaarla, Keni

Experiences of Automated Border Control at Helsinki-Vantaa Airport

Year	2015	Pages	44
------	------	-------	----

In the year 2008 the Finnish Border Guard started to try out new automated border control equipment, alongside with traditional border checks. After the trial period, the number of automatic border gates has increased to 30 gates at Helsinki-Vantaa Airport. The growing number of passengers over the Schengen area border has called for either increasing the number of border inspectors or the use of new technology.

The aim of this thesis is to examine how the staff that operates border checks has accepted the automatic border control and compare the traditional border control method with the new automated border control. This thesis has been a working life development project which aims to make recommendations. In this study qualitative approach and quantitative data acquisition method are used. A survey as a data collection method has been used to target Helsinki Border Control Departments' border guards. The thesis explains how a traditional border control process and automated process differ and what the advantages and disadvantages are in the automated border control from a border inspectors' perspective.

The results of the survey show that border inspectors consider automated border control to be important in the future. According to the border inspectors automated border control eases the pressure of passenger flow to the manual border control. According to the respondents' experience, stopping a passenger with a warrant for arrest, as well as impostors on the border, is a lot easier because of the automatic gates. Based on the survey the weaknesses related to the automated border control were the physical structure of the gates, the implementation of the user interface, technical disruptions, and the crossing of the external border by minors.

Keywords: Automated Border Control, Border Guard, Schengen Area

Sisällys

1	Johdanto	6
2	Opinnäytetyön tausta	6
2.1	Tavoite, tarkoitus ja rajaus	6
2.2	Tutkimusongelma	7
2.3	Keskeiset käsitteet	8
2.4	Tiedonkeruu- ja tiedon analysointimenetelmät	9
2.4.1	Tiedonkeruumenetelmät	9
2.4.2	Tiedonanalysointimenetelmät	10
3	Toimintaympäristön esittely	10
3.1	Suomenlahden merivartiosto	12
3.2	Helsingin rajatarkastusosasto	13
4	Rajatarkastus	14
4.1	Biometrinen passi	15
4.2	Automatisoitu rajatarkastusprosessi	17
4.3	Perinteinen rajatarkastusprosessi	19
5	Rajatarkastuksia ohjaava lainsäädäntö	21
6	Kyselytutkimuksen tulokset	21
6.1	Kyselyn taustatiedot	21
6.2	Teknisten välineiden käyttö sekä päätöksenteko	22
6.3	Profilointi	24
6.4	Automatisoitu rajatarkastus	26
6.5	Tulevaisuus	29
7	Johtopäätökset	30
7.1	Perinteisen ja automatisoidun rajatarkastuksen erot	30
7.2	Automatisoidun rajatarkastuksen vahvuudet ja kehityskohteet	31
7.3	Tulevaisuus	32
7.4	Suosituksset	32
8	Työn luotettavuus arviointi	33
9	Hyödynnettävyys ja oman työn arviointi	34
	Lähteet	36
	Kuviot	39
	Liitteet	40

1 Johdanto

Rajavartiolaitos on sisäisen turvallisuuden viranomainen, joka toimii sisäasiainministeriön johdolla. Rajavartiolaitos vastaa rajanylityspaikoilla tapahtuvista rajatarkastuksista Suomessa. Suomenlahden merivartioston toimialueella oleva Helsingin rajatarkastusosasto vastaa matkustajaliikenteen rajaturvallisuustehtävistä Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Helsingin rajatarkastusosastolla on vuodesta 2008 asti ollut käytössä rajatarkastusautomaatiikkaa, jolla pyritään vastaamaan kasvaviin matkustajamääriin. Vuonna 2014 noin 900 000 Schengen ulko-ajan ylittävää matkustajaa käytti onnistuneesti automatisoitua rajatarkastuslaitteistoa (Ratti 2015.) Automatisoitujen rajatarkastusporttien käyttö matkustajaliikenteessä Helsinki-Vantaan lentoasemalla on lisääntynyt vuosi vuodelta ja vuonna 2015 odotetaan käyttäjämäärän nousevan ensimmäistä kertaa yli miljoonan. Opinnäytetyön ajankohtaisuus tulee siitä, että työntekijöiden eli rajatarkastajien kokemuksia automatiikan käytössä ei ole aikaisemmin tutkittu. Automatisoitu rajatarkastusprosessi eroaa perinteisestä rajatarkastusprosessista siinä, että se suoritetaan etänä teknisiä järjestelmiä hyväksi käyttäen. Matkustajat, joilla on biometriikkaa sisältävä passi voivat käyttää automatisoitua rajatarkastusta.

2 Opinnäytetyön tausta

Vuonna 2014 Helsinki-Vantaalla suoritettiin yhteensä noin 4 200 000 rajatarkastusta joista noin 20-25 % suoritettiin käyttäen automatisoitua rajatarkastusta (Ratti 2015). Rajatarkastukset voidaan jakaa maahansaapuihin ja maastalähteviin eli Schengen rajan ylityksiin. Automatisoitu mahdollisuus rajan ylitykseen on ollut tarjolla Helsinki-Vantaalla jo vuodesta 2008 asti, jolloin pilotointiprojekti uuden malliseen rajatarkastukseen käynnistyi (Rajavartiolaitoksen toimintakertomus 2008).

Automatisoitujen rajatarkastuksiin liittyen on tehty aikaisemmin opinnäytteitä muun muassa Laurea-ammattikorkeakoulussa ja maanpuolustuskorkeakoulussa. Opinnäytetyöt ovat pääosin keskittyneet automaattiporttien toiminnallisuuteen ja siihen miksi automatisoituihin rajatarkastuksiin on siirrytty. Tämä opinnäytetyö selvittää työntekijöiden kokemuksen automatisoidun rajatarkastuksen käyttöön.

2.1 Tavoite, tarkoitus ja raja

Opinnäytetyössä selvitetään, miten perinteinen ja automatisoitu rajatarkastusprosessi eroavat toisistaan. Lisäksi selvitetään, millaisia ovat rajatarkastuksia suorittavan henkilöstön kokemukset automatisoidun rajatarkastuksen käytöstä tunnistamalla vahvuuksia ja kehityskohteita. Opinnäytetyöni on toiminnallinen, jonka tavoitteena on antaa suosituksia Rajavartiolaitokselle automatisoitujen rajatarkastusten kehittämistä varten.

Rajaaminen tarkoittaa yhden polun valintaa monista eri mahdollisuuksista. Rajauksen tarkoituksena on helpottaa tapahtuman ja selityksen löytämistä juuri omaan tutkittavaan kohteeseen. Rajaaminen ilmenee tutkimuksessa siinä mitä siitä karsitaan tai jätetään pois. (Kananen 2014, 33.) Opinnäytetyö käsittelee ainoastaan Suomenlahden merivartioston rajatarkastusosaston rajatarkastajien kokemusta automatisoidun rajatarkastuslaitteiston käytöstä. Rajatarkastusprosessit itsessään eivät eroa muista rajanylityspaikoista. Työssä ei oteta huomioon Kaakkois-Suomen rajavartioston Vaalimaan rajanylityspaikan eikä Suomenlahden merivartioston sataman rajatarkastusyksikön kokemuksia automatisoidun rajatarkastuslaitteiston käytöstä. Vaalimaan rajanylityspaikalla on 5 automatisoitua rajatarkastusporttia ja Helsingin sataman rajanylityspaikalla automatisoituja portteja on 3. Näillä rajanylityspaikoilla käyttäjämäärät automatisoidussa rajatarkastuksessa ovat huomattavasti pienempiä kuin Helsinki-Vantaan lentoasemalla.

2.2 Tutkimusongelma

Tutkimuksessa on aina tutkimisongelma, joka ratkaistaan erilaisilla tutkimusmenetelmillä. Tutkimisongelmana voi olla myös asian kehittäminen tai muutoksen aikaansaaminen. (Kananen 2014, 20.) Opinnäytetyössä selvitetään, miten perinteinen ja automatisoitu rajatarkastusprosessi eroavat toisistaan, sekä millaisia ovat rajatarkastuksia suorittavan henkilöstön kokemukset automatisoidun rajatarkastuksen käytöstä tunnistamalla vahvuuksia ja kehityskohteita. Hirsjärven, Remeksen ja Sajavaaran (2010, 126.) mukaan perinteisen kaavan mukaan etenevässä tutkimuksessa pyritään tutkimusongelma esittämään mahdollisimman tarkkarajaisesti ja selkeästi. Opinnäytetyön tarkoituksesta johdetut tutkimuskysymykset ovat seuraavat:

1. Mitkä ovat automatisoidun ja perinteisen rajatarkastuksen erot?
2. Millaisia ovat rajatarkastuksia suorittavan henkilöstön kokemukset automatisoidun rajatarkastuksen käytöstä?

Rajatarkastajat käyttävät koulutuksessaan opetettuja taitoja ja lakeihin perustuvia valtuutuksia suorittaessaan rajatarkastuksia. Automatisoidun rajatarkastuksen tarkoituksena on vastata kasvaviin matkustajamääriin sekä parantaa rajaturvallisuutta hyödyntämällä matkustusasiakirjoihin sisällytettyä biometriikkaa. Automaatio itsessään voidaan nähdä myös ihmistyövoimaa vähentävänä kehityssuuntana, jolloin enenevissä määrin korvataan työntekijöitä teknisillä järjestelmillä (Nieminen, M. & Raeste, J-P. 2014).

Perinteisessä rajatarkastuksessa rajavartija puhuttelee kasvotusten matkustajaa, kun taas automatisoidussa rajatarkastuksessa ei samanlaista kanssakäymistä rajatarkastajan ja rajatar-

kastetun välillä synny. Automatisoitu rajatarkastus suoritetaan etänä siten, että rajatarkastaja valvoo prosessia ja puuttuu tilanteeseen vain tarvittaessa. Automaatio korvaa tietyt tarkastettavat asiat kuten esimerkiksi kasvojen vertaaminen passin henkilötietosivulla tai passin sirulla olevaan kuvaan.

2.3 Keskeiset käsitteet

Automatisoitu rajatarkastusjärjestelmä perustuu matkustajan biometriseen tunnistamiseen. Biometrisessä passissa on mikrosiru, jonka tiedot laitteen lukija tarkastaa. Automaatti vertaa reaaliaikaisen kasvokuvan yksilöllisiä mittasuhteita passin sirulla olevaan kuvaan. Rajavartiolaitos kehittää rajatarkastusautomaatteja soveltuviksi myös muille kansalaisuuksille. (Automaattinen rajatarkastus 2014.)

Biometrisen passissa (myöhemmin e-passi) on mikrosiru. Passeissa, jotka on myönnetty 21.8.2006 jälkeen, on biometrisenä tunnisteena passin tekniseen osaan (sirulle) tallennettu biometrinen kasvokuva. Passeissa, jotka on myönnetty 29.6.2009 jälkeen, on biometrisenä tunnisteena kasvokuvan lisäksi myös haltijan sormenjäljet. Biometrinen passi on voimassa pääsääntöisesti 5 vuotta. Sirupassin tunnistaa kannessa olevasta sirun merkistä. Edelleen on voimassa ja käytössä passeja, joissa ei ole sirua. (Poliisi 2014.)

Rajatarkastuksilla tarkoitetaan rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi suoritettavia rajanylityksen tai sen aikomuksen perusteella toteutettavia henkilön sekä hänen tavaroidensa ja kulkuneuvonsa tarkastamista ja henkilöiden kuulemista. Rajatarkastus toimitetaan rajanylityspaikalla, tai muusta perustellusta syystä julkiseen liikenteeseen käytettävässä kulkuneuvossa. Rajatarkastuksia ei tehdä Schengen sisärajaliikenteessä. Valtiot jotka ovat liittyneet Schengen säännöstöön noudattavat yhteistä ulkorajojen valvontaa. (Rajatarkastukset 2014.)

Rajavartiolaitos on sisäisen turvallisuuden viranomainen, joka toimii sisäasiainministeriön johdolla. Rajavartiolaitoksen toiminnan päämääränä on rauhallisten olojen säilyttäminen maamme rajoilla. Rajavartiolaitoksen päätehtävät ovat rajavalvonta maarajoilla ja merialueella, henkilöliikenteen rajatarkastukset maarajan ylityspaikoilla, satamissa ja lentoasemilla sekä pelastustoiminta erityisesti merialueella. Euroopan Unioniin ja Schengenin sopimukseen liittymisen myötä on toiminta keskitetty niin sanotulle ulkorajalle. (Rajavartiolaitos 2014.)

Schengen-alueella tarkoitetaan aluetta, jossa henkilöiden vapaa liikkuvuus on taattu. Schengen jäsenmaat ovat poistaneet sisärajan ja rajatarkastukset jäsenmaiden välillä. Näiden sisärajatarkastusten tilalle on tullut yhtenäinen ulkoraja jota jäsenmaat valvovat. Kaikki EU-maat eivät kuitenkaan kuulu Schengen sopimukseen ja tietyt ei EU-maat soveltavat Schengen

sopimusta. Schengen yhteistyö on sisällytetty Euroopan Unionin lainsäädäntöön 2007. (Schengen-alue ja yhteistyö 2009.)

2.4 Tiedonkeruu- ja tiedon analysointimenetelmät

Tämä opinnäytetyö on toiminnallinen opinnäytetyö, joka antaa suosituksia. Ei ole tutkimustietoa siitä, mitkä ovat rajatarkastajien kokemukset automatiikan käytöstä rajatarkastuksissa. Tiedonkeruu- ja tiedonanalysoinnissa olen käyttänyt laadullisen tutkimuksen menetelmiä. Tiedonkeruumenetelminä ovat kirjallisuuskatsaus ja kysely. Tiedonanalysointimenetelmänä olen käyttänyt teemoittelua.

Kvalitatiivisessa eli laadullisessa tutkimuksessa tutkitaan pääasiassa prosesseja, joihin määrällisessä tutkimuksessa tilastollisin analyysin on lähes mahdotonta pureutua prosessien ja ilmiöiden monimutkaisuuden vuoksi. Laadullisessa tutkimuksessa ollaan kiinnostuneita merkityksistä eli siitä, kuinka ihmiset kokevat ja näkevät reaali maailman. Määrällisessä tutkimuksessa työvälineinä ovat mm. kyselyt. Laadulliseen tutkimukseen liittyy suora kontakti tutkittavan ja tutkijan välillä, tutkija menee ilmiön pariin ”kentälle” haastattelemaan tai havainnoimaan. (Kananen 2014, 19.)

Tutkimuksen tekemiseen on valittu kvalitatiivinen lähestymistapa, kuitenkin opinnäytetyössä käytetään hyväksi myös kyselyä, joka yleensä ymmärretään määrällisen eli kvantitatiivisen tutkimuksen perustaksi. Jotta saadaan mahdollisimman suuri otanta niistä rajavartijoista jotka käyttävät automatiikka, on kysely perusteltua. Kananen (2014, 73) toteaa, että laadullisessa tutkimuksessa voidaan tarvita kyselyn tuottamia yksityiskohtaisia faktatietoja.

Tutkimuksen tutkimustavan valinnassa tulisi lähtökohtana olla itse tutkimusongelma, josta saadaan se lähestymistapa, joka parhaiten siihen soveltuu. Kvalitatiivinen lähestymistapa tuo tutkimukseen syvyyttä ja kvantitatiivinen laajuutta. (Kananen 2014, 142.)

2.4.1 Tiedonkeruumenetelmät

Tiedonkeruumenetelminä käytän olemassa olevaa kirjallisuusaineistoa eli dokumentteja ja aineistoa kerään kyselyllä. Kananen (2014, 90.) mukaan laadullisen tutkimuksen tiedonkeruulähteinä voidaan käyttää kaikkia kirjallisen aineiston muotoja. Aineistosta voi olla apua tutkimusongelman ratkaisussa. Tässä opinnäytetyössä käytetään laadullisen aineiston tietolähteenä Schengen säännöstöä, joka sitoo kaikkia siihen kuuluvia Euroopan unionin jäsenmaita. Schengenin rajasäännöstöstä on laadittu rajatarkastuksia Euroopan Unionin ja Schengen jäsenmaissa suorittaville viranomaisille Schengen-käsikirja, joka antaa suosituksia ja parhaita

käytänteitä. Itse säädökset, joihin käsikirja perustuu, ovat oikeudellisesti jäsenmaita sitovia. (Schengen rajasäännös 2006.)

Englanninkielellä kysely tutkimustapana tunnetaan survey-tutkimuksena, jossa käytetään sel-laisia kyselyn ja haastattelun muotoja, joilla materiaali kerätään standardimuodossa ja on kaikille vastaajille samanlainen. Tällainen aineisto, joka kerätään surveyn muodossa, käsitel-lään yleensä kvantitatiivisesti. (Hirsjärvi ym. 2010, 193.)

Kyselytutkimuksen etuna voidaan pitää sitä, että tutkimukseen saadaan vastaamaan suuri määrä henkilöitä ja pystytään kysymään paljon asioita tutkittavaan asiaan liittyen. Myös kyse-lyn analysointiin ja raportointiin ovat jo valmiina erilaiset muodot ja menetelmät. Kyselytut-kimuksen heikkoutena pidetään mm. seuraavia tekijöitä: vastaajien vakavuus suhteessa tut-kimukseen, vastausvaihtoehtojen onnistuneisuus, vastaajien perehtyneisyys, kysymyslomak-keen laatimisen vaativuus sekä vastaajien kato. (Hirsjärvi ym. 2010, 195.) Kyselyn tekeminen rajatulle joukolle vastaajia on mielestäni paras tapa saada mahdollisimman paljon vastauksia kustannustehokkaasti ja aikataululliset haasteet huomioiden.

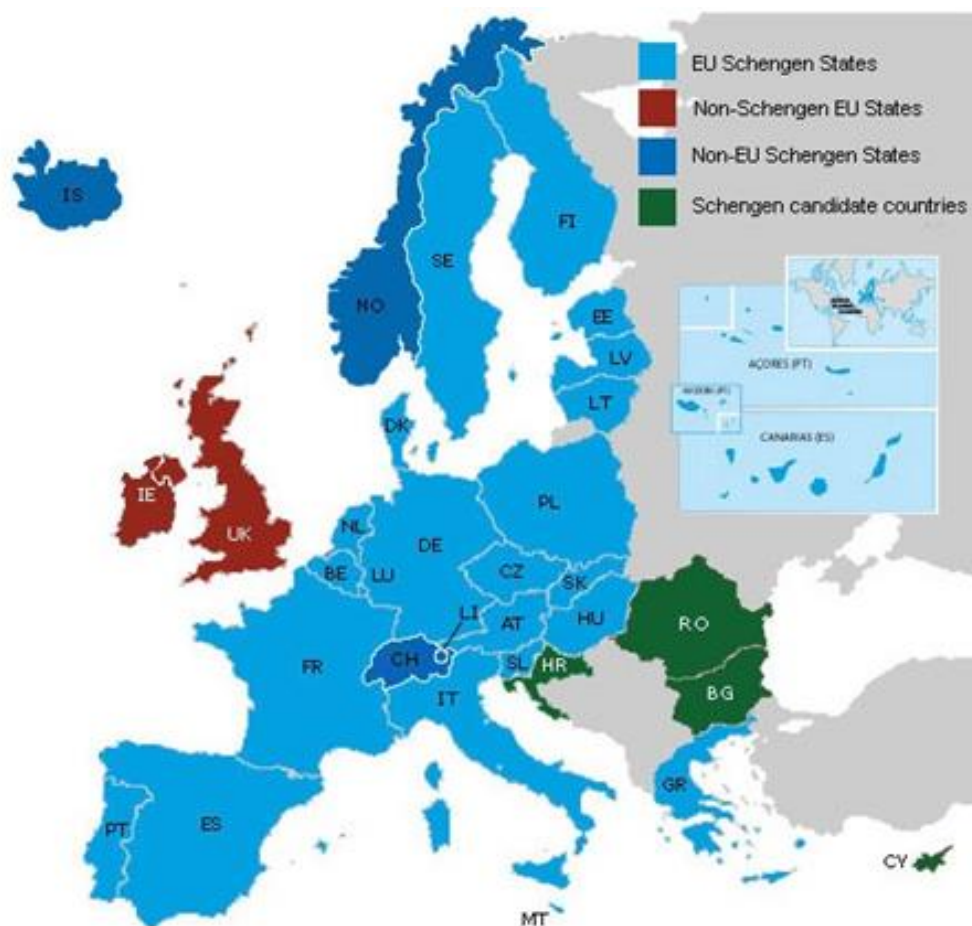
Yleisemmin käytetyt kyselyn muotoilut voidaan myös jakaa kolmeen päälinjaan: avoimet ky-symykset, monivalintakysymykset sekä asteikkoihin perustuvat kysymykset. Avoimet kysymyk-set perustuvat siihen, että jätetään vastaajalle tilaa vastata vapaasti. Monivalintakysymyksis-sä tutkija on valinnut valmiit vastausvaihtoehdot. Asteikkoihin perustuvissa kysymyksissä esi-tetään väittämiä ja vastaaja valitsee sen vastausvaihtoehdon joka parhaiten kuvaa vastaajan kokemusta. (Hirsjärvi ym. 2010, 198.) Käytän opinnäytetyöni kyselyssä kaikkia kolmea vaihto-ehdot sekä strukturoidun ja avoimen kysymyksen välimuotoa, jotta saan myös sellaisia vasta-usvaihtoehtoja, joita en välttämättä ole tullut kyselyä laadittaessa ajatelleeksi.

2.4.2 Tiedonanalysointimenetelmät

Hirsjärven ym. (2010, 223.) mukaan kvalitatiivisissa tutkimuksissa, joissa materiaalia kerätään erilaisten menetelmien avulla eri vaiheissa, analyysia tehdään pitkin matkaa. Tässäkin opin-näytetyössä aineistoa on kerätty ja analysoitu osittain samanaikaisesti. Lopullinen analysointi on kuitenkin tehty siinä vaiheessa, kun kyselyn vastaukset on saatu käsiteltävään ja havain-nollistavaan muotoon. Aineiston teemoittelulla pyritään löytämään sellaisia aiheita, jotka toistuvat aineistossa. Eli tutkimusaineistosta pyritään tuomaan esille keskeisiä aiheita. Tee-moittelu itsessään on yksi laadullisen tutkimuksen perusmenetelmistä (Jyväskylän Yliopisto).

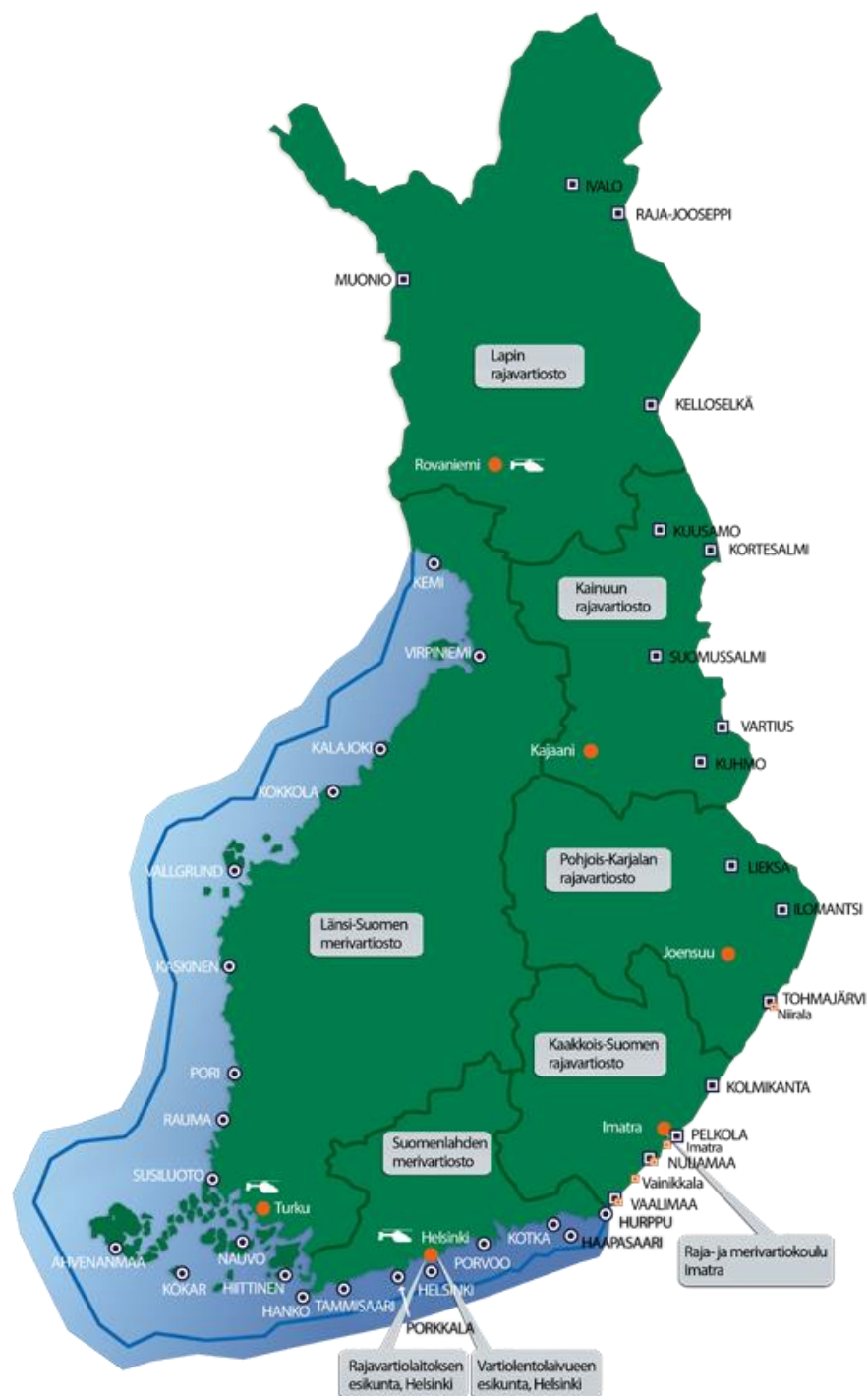
3 Toimintaympäristön esittely

Rajavartiolaitos on sisäministeriön johdolla toimiva sisäisen turvallisuuden viranomainen. Päämääränä on olojen säilyttäminen rauhallisina maan rajoilla. Rajavartiolaitoksen päätehtäviä ovat rajavalvonta maalla ja merellä, henkilöliikenteen rajatarkastukset ylityspaikoilla maalla, satamissa ja lentoasemilla. Toiminta on keskitetty niin sanotulle ulkorajalle Euroopan Unioniin ja Schengen sopimukseen liittymisen myötä. (Rajavartiolaitos.) Schengen maat on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1: Schengen maat (Migration and Home Affairs 2015)

Rajavartiolaitos on jaettu yhdeksään eri hallintoyksikköön ja kuuteen eri toimialueeseen. Toimialueet ovat Lapin rajavartiosto, Kainuun rajavartiosto, Pohjois-Karjalan rajavartiosto, Kaakkois-Suomen rajavartiosto, Suomenlahden merivartiosto ja Länsi-Suomen merivartiosto. Toimialueet on esitetty kuvassa 2.



Kuva 2: Rajavartiolaitoksen toimialueet (Rajavartiolaitoksen toimialueet 2011)

3.1 Suomenlahden merivartiosto

Suomenlahden merivartiosto on toinen kahdesta merivartiostosta. Suomenlahden merivartiostossa on tällä hetkellä 8 merivartioasemaa. Suomenlahden merivartiosto vastaa alueensa rajavalvonnasta ja rajatarkastuksista sekä meripelastuspalvelusta yhdessä muiden toimijoiden kanssa. Suomenlahden merivartiostoon kuuluva Helsingin rajatarkastusosasto vastaa Helsinki-

Vantaan lentoaseman matkustajaliikenteen rajaturvallisuustehtävistä. Suomenlahden merivartiostoon kuuluu lisäksi rikostorjuntayksikkö, joka vastaa toimialansa rikosten tutkinnasta ja torjunnasta. Kaikkiaan merivartiostossa työskentelee noin 500 henkilöä. (Suomenlahden merivartioston organisaatio 2015.)

3.2 Helsingin rajatarkastusosasto

Helsingin rajatarkastusosasto on osa Suomenlahden merivartiostoa ja sen toimialuetta. Rajatarkastusosaston päällikkö johtaa Helsingin rajatarkastusosastoa apunaan tukiosan henkilöstö. Helsingin rajatarkastusosastossa on rajavartijoita lähes 200. Helsingin rajatarkastusosaston sijainti kuvassa 3. (Helsingin rajatarkastusosasto 2014.)



Kuva 3: Helsingin rajatarkastusosasto (Helsingin rajatarkastusosaston yleisesittely 2015)

Helsingin rajatarkastusosasto vastaa matkustajaliikenteen rajaturvallisuustehtävistä Helsinki-Vantaan lentoasemalla ja Helsinki-Malmin lentoasemalla. Rajatarkastusosaston toiminta on keskittynyt pääasiassa rajatarkastuksiin Helsinki-Vantaan lentoasemalla, muissa paikoissa rajaturvallisuustehtävät suoritetaan liikkuvalla partiolla. Rajaturvallisuustehtävistä keskeisimpiä ovat ulkorajaliikenteen rajatarkastukset. Rajatarkastuksessa rajavaltaviranomainen tarkistaa matkustajan matkustusasiakirjat sekä maahantulo- tai maastalähtöedellytykset. Helsingin rajatarkastusosasto toimii Helsinki-Vantaan lentoasemalla myös EU:n määrittelemänä kan-

sainvälisenä yhteyspisteenä viranomaisten ulkomaalaisasioita koskevissa asioissa. (Helsingin rajatarkastusosasto 2014.)

4 Rajatarkastus

Rajatarkastukset rajanylityspaikoilla suoritettavia tarkastuksia, joiden tarkoituksena on varmistaa, että henkilöt ja heidän hallussaan olevat esineet tai kulkuneuvot voidaan päästää Schengen-valtioiden alueelle tai pois sieltä (Rajatarkastukset). Schengenin rajasäännön (2006) mukaan kaikille ulkorajoja ylittävälle suoritetaan vähimmäistarkastus, jotta henkilöllisyys voidaan todeta matkustusasiakirjojen perusteella. Vähimmäistarkastus on nopea ja yksinkertainen tapa selvittää rajanylitykseen oikeuttavan asiakirjan aitous ja voimassaolo sekä onko siinä väärentämiseen ja väärennökseen viittaavia tekijöitä. Rajavartijat voivat, suorittaessaan vähimmäistarkastuksia yhteisön vapaata liikkuvuutta koskevan oikeuden piiriin kuuluviin henkilöihin, tehdä satunnaisesti hakuja kansallisiin ja eurooppalaisiin tietokantoihin. Näillä tietokantahauilla pyritään siihen, että pysäytetään henkilöt jotka voivat aiheuttaa ajankohtaista, todellista ja riittävän vakavaa uhkaa jäsenvaltioiden sisäiselle turvallisuudelle, yleiselle järjestykselle tai kansainvälisille suhteille. Pitää kuitenkin muistaa, että näilläkin henkilöillä on oikeus tulla jäsenvaltion alueelle, koska kuuluvat vapaata liikkuvuutta nauttivan yhteisön piiriin. Kolmansien maiden kansalaisille, jotka eivät nauti samanlaisia oikeuksia kuin vapaan liikkuvuuden yhteisön jäsenet, tehdään perusteellinen tarkastus heidän saapuessaan maahan ja poistuessaan maasta.

Tässä tutkielmassa kohteena on rajatarkastusautomaatiikka ja tarkemmin automatisoitu rajatarkastuslaitteisto. Rajatarkastuksessa suoritettavaa profilointia ei pidä sekoittaa ulkomaalaisvalvontaan, joka perustuu ulkomaalaislakiin. Ulkomaalaisvalvontaa suorittaa Suomessa poliisi ja rajavartiolaitos. Näiden viranomaisten suorittamissa ulkomaalaislakiin perustuvat valvontatoimenpiteet eivät saa kohdistua pelkästään tai ratkaisevassa määrin henkilön todelliseen tai oletettuun etniseen alkuperään (Ulkomaalaislaki 7 luku 129 a §).

Kuten aikaisemmin on mainittu, itse rajatarkastuksia säätelee Schengen rajasäännöstö. Henkilöitä koskevassa rajatarkastuksessa, eli siinä vaiheessa kun matkustaja ylittää Schengen ulkorajan, on hänelle tehtävä vähintään vähimmäistarkastus, jotta hänen henkilöllisyys voidaan todeta matkustusasiakirjojen perusteella. Schengen rajasäännöksen (2006) mukaan tätä vähimmäistarkastusta sovelletaan yhteisön vapaata liikkuvuutta koskevan oikeuden piiriin kuuluviin matkustajiin. EU-kansalaisen matkustaessa Schengen-ajan yli hänestä ei tehdä kuin satunnaisesti tarkastuksia kansallisiin tai kansainvälisiin tietokantoihin. Matkustajien profiloinnin merkitys kasvaa kun jokaiselle matkustajalle ei tehdä automaattisesti hakuja tietokantoihin.

Rajatarkastuksessa suoritettavaa matkustajien profilointia suoritetaan riskianalyysiin avulla ja rajatarkastustapahtumassa riskitekijöihin perustuen. Rajatarkastuksessa riskitekijöitä voivat olla henkilö, matkustusasiakirja, matkareitti ja matkaliput sekä liikennevälineyhtiö tai matkanjärjestäjä. Profilointi rajatarkastuksessa on tunnettujen tapausten tunnusmerkkien yhdistämistä ja yleistämistä. Matkustajan profiloinnin tarkoituksena ei ole kuitenkaan sitoa rajatarkastajaa, vaan se antaa lähinnä suuntaviivoja tarkastajalle. Matkustajan riski voi olla rajatarkastuksessa positiivinen tai negatiivinen. Rajatarkastuksessa vähimmäistarkastuksen tai perusteellisen tarkastuksen lisäksi arvioidaan itse matkustajaa. Henkilöä arvioidaan esim. matkustusasiakirjaan liittyen käyttäytymisen, yleisen olemuksen, poikkeavuuden vrt. muuhun ryhmään ja sopivuutta kyseiseen matkaan. Myös sanaton viestintää arvioidaan. (Helsingin rajatarkastusosaston koulutusmateriaali.)

Kolmannen maan kansalaisen maahantulopuhuttelussa eli perusteellisessa maahantulotarkastuksessa selvitetään esim. oleskelun kestoa ja tarkoitusta ja sitä, ettei maahantulija vaaranna minkään jäsenvaltion yleistä järjestystä, sisäistä turvallisuutta tai muodosta uhkaa kansainvälisille suhteille. (Schengen rajasäännös 2006.)

Biometriikan tulo passeihin on vaikeuttanut niiden väärentämistä uusien passien turvateknisistä toteutuksista johtuen. Yleistynyt tapa kulkea rajojen yli laittomasti on impostorimenetelmä, jolloin maahantulossa käytetään sinällään oikeita passeja mutta ne ovat väärällä henkilöllä (Rantanen 2014). Toisin sanoen biometriikka on tuonut, turvateknisten ominaisuuksien johdosta, tärkeämmäksi sen kuka sinä oikeasti olet verrattuna siihen mitä sinulla on hallussa.

4.1 Biometrinen passi

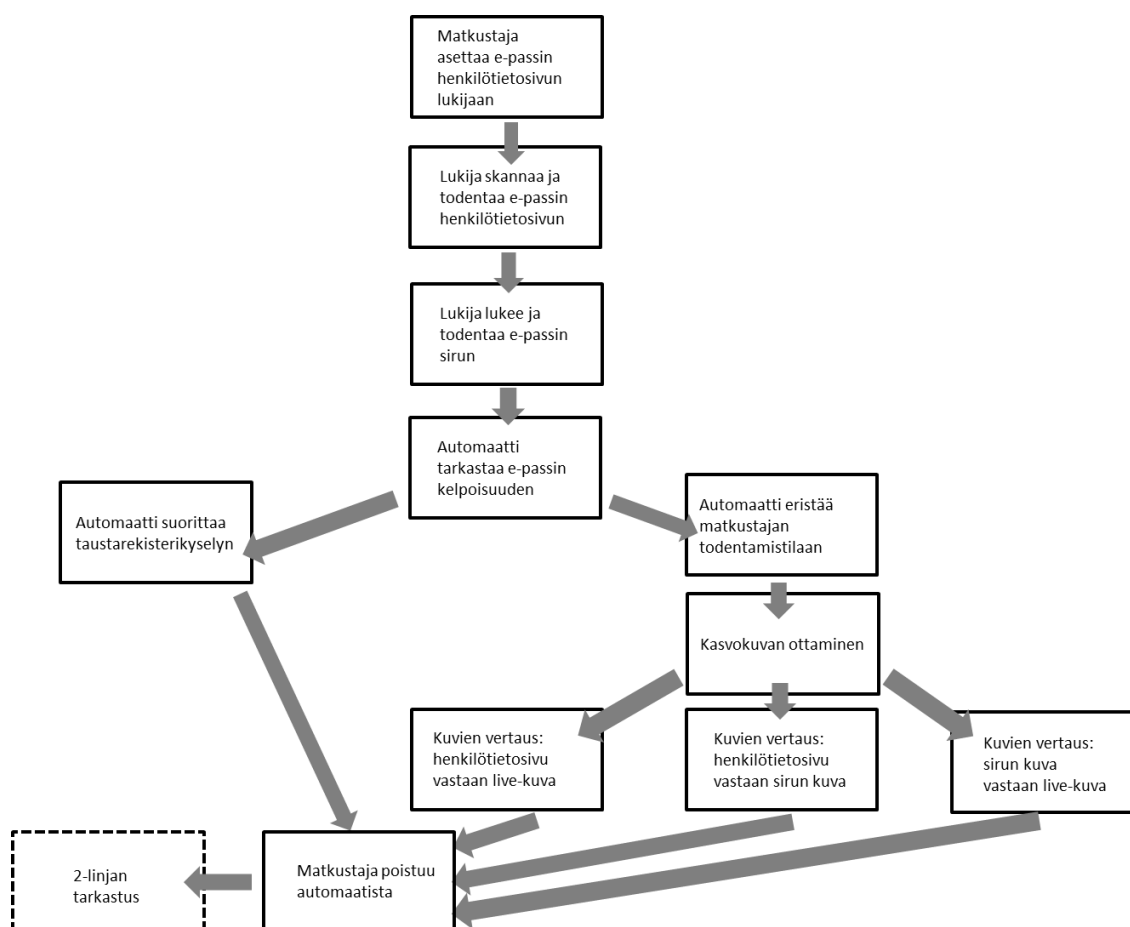
Yingzi Du (2013, 1) toteaa Woodwardiin ym. (2002) viitaten, että ihmisten tunnistamiseen biometriset laitteet käyttävät henkilön fysiologisia, käyttäytymis ja psykologisia ominaispiirteitä. Biometriset laitteet keskittyvät tunnistamaan henkilön eikä siihen mitä hän tietää, kuten esimerkiksi salasanat. Verrattuna perinteisiin tunnistusmenetelmiin biometriikka on sopivampi ja varmempi käyttäjille ja vähentää väärennys mahdollisuuksia.

Biometrisessä passissa on etäluettava mikrosiru, jolle on talletettu digitaalisessa muodossa passin tietosivun biografiset tiedot sekä passin haltijan biometrisiä tietoja kuten kasvokuva. Suomen biometrisen passin henkilötietosivu on esitetty kuvassa 4. (Passin siru 2015.)

Sirujen kansainvälisen yhteistoiminnan mahdollistavat määritykset on sisällytetty matkustusasiakirjoja säätelevään kansainväliseen siviili-ilmailu järjestön ICAO:n dokumenttiin 9303. Biometrisiä passeja myöntää jo yli 100 maata ja käytössä on jo yli 500 000 000 biometristä passia. ICAO:n tavoitteena on, että tulevaisuudessa kaikki maailmalla myönnettävät passit olisivat biometrisiä ja niiden digitaalisia turvatekijöitä hyödynnettäisiin tehokkaammin rajanylityspaikoilla. Tavoitteena on luotettavampi henkilöntunnistus ja siten korkeampi rajaturvallisuus. Samalla myös matkustamisesta saadaan sujuvampaa. (Kansainvälinen siviili-ilmailu järjestö ICAO 2015.)

4.2 Automatisoitu rajatarkastusprosessi

Kuten aikaisemmin on kerrottu ovat rajatarkastukset rajanylityspaikoilla suoritettavia tarkastuksia, joiden tarkoituksena on varmistaa, että henkilöt ja heidän hallussaan olevat esineet tai kulkuneuvot voidaan päästää Schengen-valtioiden alueelle tai pois sieltä. Automatisoidun rajatarkastuksen prosessin kuvaamisessa on käytetty Euroopan rajaturvallisuusviraston Frontexin laatimia parhaita käytänteitä ja suuntaviivoja automatisoitujen rajatarkastusporttien käytöstä ja niiden suunnittelusta (Best Practise Operational Guidelines for Automated Border Control (ABC) Systems). Automatisoitu rajatarkastusprosessi alkaa kun matkustaja asettaa sirullisen passin (e-passi) henkilötietosivun lukijaan. Automatisoitu rajatarkastusprosessi on esitetty kuviossa 1.



Kuvio 1: Automaattiavusteinen rajatarkastusprosessi

Lukija skannaa passin optiset turvatekijät, lukee e-passin koneluettavan rivin, aukaisee e-passin sirun ja todentaa passin käytettävyyden automaattissa. Kun edellä mainitut prosessit saavat positiivisen vastauksen, antaa automaatti luvan aukaista etuovet, jolloin matkustaja voi siirtyä toiseen vaiheeseen. (Best Practise Operational Guidelines for Automated Border Control (ABC) Systems 2013, 24-26.)

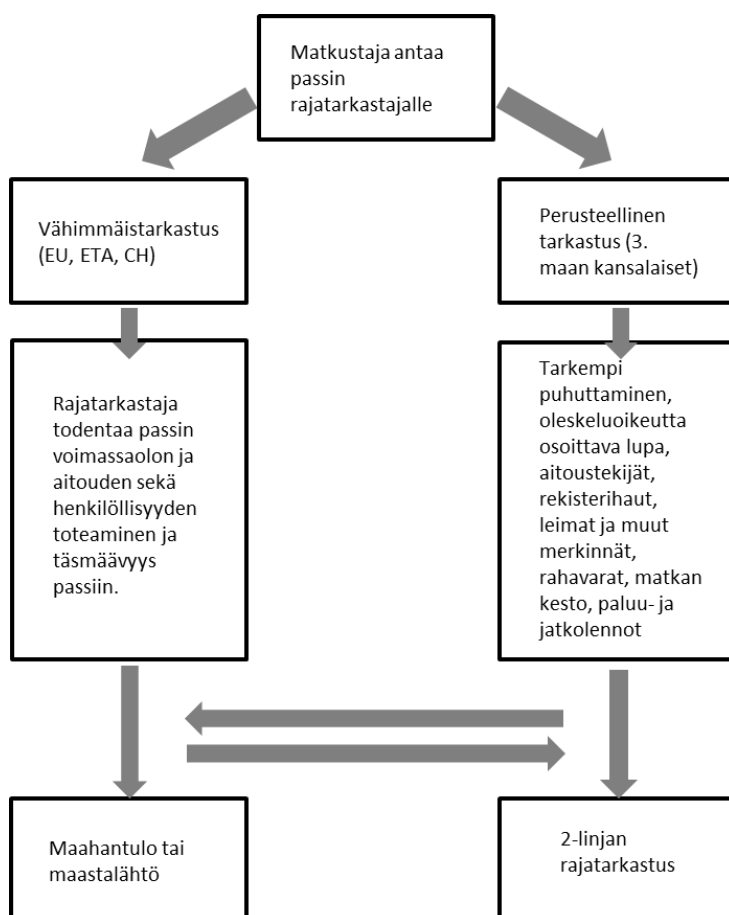
Toisessa vaiheessa automatisoitua rajatarkastusprosessia, matkustaja eristetään välitilaan jossa matkustajasta suoritetaan taustakyselyjä kansallisiin ja kansainvälisiin rekistereihin. Samaan aikaan rekisterihakujen kanssa käynnistyy kasvokuvan ottaminen matkustajasta. Otettua kasvokuvaa verrataan e-passin henkilötietosivun vastaavaan ja e-passin sirun kuvaan. Henkilötietosivun kuvaa verrataan myös sirun kuvaan matkustajasta. Kun kaikki prosessit ovat saaneet hyväksytyn tuloksen, matkustaja poistuu automaattista poistumisovien auettua ja joko tulee maahan tai poistuu maasta. (Best Practise Operational Guidelines for Automated Border Control (ABC) Systems 2013, 24-26.)

Automatisoitua rajatarkastusprosessia valvoo rajavartiomies, joka pystyy keskeyttämään tai tekemään lisätarkastuksia matkustajalle tilanteen vaatiessa. Jos automatisoidussa rajatarkastuksessa ilmenee seikkoja jotka vaativat tarkempaa tarkastelua, matkustaja ohjataan toisen linjan tarkastukseen (2-linja). (Best Practise Operational Guidelines for Automated Border Control (ABC) Systems 2013, 24-26.)

Myös tietyt kolmannet maat, jotka eivät tarvitse viisumia, voivat käyttää automaattista rajatarkastusta Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Näiden maiden passit kuitenkin leimataan automatisoidun rajatarkastuksen jälkeen. Euroopan Unionin kaavailema entry/exit-järjestelmä tulee tulevaisuudessa korvaamaan fyysiset leimaamiset passeihin sähköisellä merkinnällä (Border Control in the Information Age 2013).

4.3 Perinteinen rajatarkastusprosessi

Rajatarkastukset ovat rajanylityspaikoilla suoritettavia tarkastuksia, joiden tarkoituksena on varmistaa, että henkilöt ja heidän hallussaan olevat esineet tai kulkuneuvot voidaan päästää Schengen-valtioiden alueelle tai pois sieltä. (Schengen rajasäännös 2006.) Perinteinen rajatarkastusprosessi on kuvattu Kuviossa 2.



Kuvio 2: Perinteinen rajatarkastusprosessi

Perinteinen rajatarkastusprosessi on jaettavissa kahteen tarkastuslinjaan. Vähimmäistarkastus suoritetaan Euroopan unionin (EU), Euroopan talousalueen (ETA) ja Schengen maiden (CH) kansalaisille, jotta voidaan todentaa henkilöllisyys ja kansalaisuus. Vähimmäistarkastuksessa selvitetään matkustusasiakirjan voimassaolo ja tarkistetaan ettei se ole väärä tai siinä ole väärennöksen viittaavia tekijöitä. Vähimmäistarkastuksen yhteydessä voidaan riskiarvioon perustuen tehdä hakuja kansallisiin tai kansainvälisiin rekistereihin. (Schengenin rajasäännös 2006.)

Schengen rajasäännöksen (2006) mukaan perusteellinen tarkastus suoritetaan kolmansien maiden kansalaisille. Kolmannen maan kansalainen on henkilö joka ei kuulu vapaata liikkuvuutta koskevan yhteisön piiriin. Vapaata liikkuvuutta koskevan unionin oikeuden piiriin kuuluvat henkilöt ovat EU:n jäsenvaltioiden, ETA-maiden ja Sveitsin kansalaisia ja kansalaisuudesta riippumatta heidän perheenjäseniään, jotka matkustavat heidän luokseen tai heidän mukana.

Perusteellisessa tarkastuksessa rajavartija tarkastaa, että kolmannen maan kansalainen täyttää kaikki edellytykset tulla Schengen-valtion alueelle ja poistua sieltä. Lisäksi tehdään tarkastuksen yhteydessä hakuja kansallisista ja kansainvälisistä tietokannoista. (Schengenin rajasäännös 2006.)

Jos rajatarkastuksessa ilmenee seikkoja jotka vaativat tarkempaa tarkastelua matkustajalle tai asiakirjalle, matkustaja ohjataan toisen linjan tarkastukseen (2-linja). Tämä lisätarkastus suoritetaan erityisessä paikassa muualla kuin siellä missä kaikki henkilöt tarkastetaan (1-linja). (Schengenin rajasäännös 2006.)

Perinteinen rajatarkastusprosessi ei eroa automatisoidusta prosessista silloin kun on kyseessä EU/ETA/CH-kansalainen. Samat Schengen säännösten asettamat tarkastettavat asiat tarkistetaan kummassakin mallissa. Ainoastaan kahdenvälistä kontaktia eli tarkastajan ja tarkastetun välistä kanssakäymistä ei tapahdu prosessin aikana. Tämä aiheuttaa suuria haasteita matkustajan profiloimisen suhteen, kun asiakkaasta ei päästä puhuttamaan tarkastuksen yhteydessä, eikä myöskään tarkkailemaan matkustajaa ennen automatisoitua rajatarkastusta. Kolmannen maan kansalaisen ollessa kyseessä, ainoa mahdollisuus puhuttamiseen automatisoidussa rajatarkastuksessa on 2-linjan tarkastus, jossa asiakas viedään muulta yleisöltä suojaan puhuttamista varten. 2-linjan tarkastus on aina raskaampi menettely, koska silloin rajan ylittäminen matkustajalta keskeytyy hänen matkustamis tai muiden asioiden selvittämisen ajaksi. Kolmannen maan kansalaisen ollessa kyseessä, on aina automatisoidun rajatarkastuksen jälkeen

puhutettava asiakasta matkan kestoon liittyen sekä tarkistettava mahdolliset paluu- ja jatkolennot että selvittää rahavarat matkan kestoon nähden. Passit myös leimataan jos matkustajalla ei ole osoittaa oleskeluoikeutta osoittavaa lupaa.

5 Rajatarkastuksia ohjaava lainsäädäntö

Teoreettinen tietoperusta kohdistuu lakeihin ja säännöksiin rajatarkastuksista. Suomen laissa määritetystä rajavartiolaista määritellään kansalliset tehtävät ja toimivaltuudet sekä päätöksentekojärjestys (Rajavartiolaki 2010). Toisin sanoen kansallinen laki määrittää rajavartiolaistoksen tehtävien toimivaltuudet Suomen rajojen sisällä.

Sisärajasta, ulkorajasta, rajanylityspaikasta, rajavalvonnasta, rajojen valvonnasta ja rajatarkastuksesta säädetään henkilön liikkumista rajojen yli koskevassa yhteisön säännöksessä eli Schengenin rajasäännöstö. Schengenin rajasäännöstöstä on laadittu rajatarkastuksia Euroopan Unionin ja Schengen jäsenmaissa suoritettaville viranomaisille Schengen-käsikirja joka antaa suosituksia ja parhaita käytänteitä. Itse säädökset joihin käsikirja perustuu ovat oikeudellisesti jäsenmaita sitovia. (Schengen rajasäännös 2006.)

6 Kyselytutkimuksen tulokset

Kyselytutkimus suoritettiin verkkokyselynä elo- ja syyskuun välisenä aikana 2015 Helsingin rajatarkastusosaston virkamiehille. Kysely koostui avoimista ja monivalintakysymyksistä sekä asteikkoihin perustuvista kysymyksistä. Asteikkoihin perustuvissa kysymyksissä käytin 4-portaista Likertin asteikkoa. Kysely Liitteessä 1.

Kyselyssä käytettiin verkkopohjaista Webropol-kyselyä, joka on Rajavartiolaitoksessa hyväksytty järjestelmä. Kysely lähetettiin yhteensä 186 vastaanottajalle. Vastaanottajista 109 vastasi kyselyyn määrä-ajassa. Lisäksi 18 vastaaja aloitti kyselyn mutta eivät jostain syystä saaneet kyselyä lähettyä tai eivät tehneet kyselyä loppuun. Kaikkien kyselyyn vastanneiden vastauksia käsitellään prosentuaalisesti lukuun ottamatta avoimen kysymysten vastauksia. Jokaiseen kysymykseen on vastaajien ollut pakko vastata, jotta voi siirtyä seuraavaan kysymykseen. Kysymykset oli jaettu aihepiirien mukaan vastaajien taustaan, työssä käytettäviin työvälineisiin, rajatarkastuksessa matkustajan profilointiin ja automatisoidun rajatarkastuksen nykyhetkeen sekä tulevaisuuteen.

6.1 Kyselyn taustatiedot

Taustakysymyksissä vastaajilta tiedusteltiin ikää, sukupuolta ja kokemusta rajatarkastustehtävistä. Vastaajista 37 % ilmoitti iäkseen 21-30 vuotta, 48 % vastaajista 31-40 vuotta ja 16 %

41-55 vuotta. Rajavartijan tehtävät ovat sotilastehtäviä jossa rajavartioiden eroamisikä on sotilaseläkejärjestelmän mukaan 55 vuotta. Tätä vanhempia rajavartijoita ei Helsingin rajatarkastusosastossa ole.

Vastaajista miehiä oli 88 % ja naisia 12 %. Rajavartijan toimenkuva on miesvaltainen. Naisten rekrytointia Rajavartiolaitoksen palvelukseen vaikeuttaa varusmiespalveluksen suorittamisen ehto ennen palvelukseen hakeutumista.

Kolmannessa taustakysymyksessä kysyttiin vastaajien kokemusta rajatarkastuksesta. Yllättävää oli, että suurin osa vastaajista oli nuoremman polven ja vähiten rajatarkastuskokemusta omaavia.

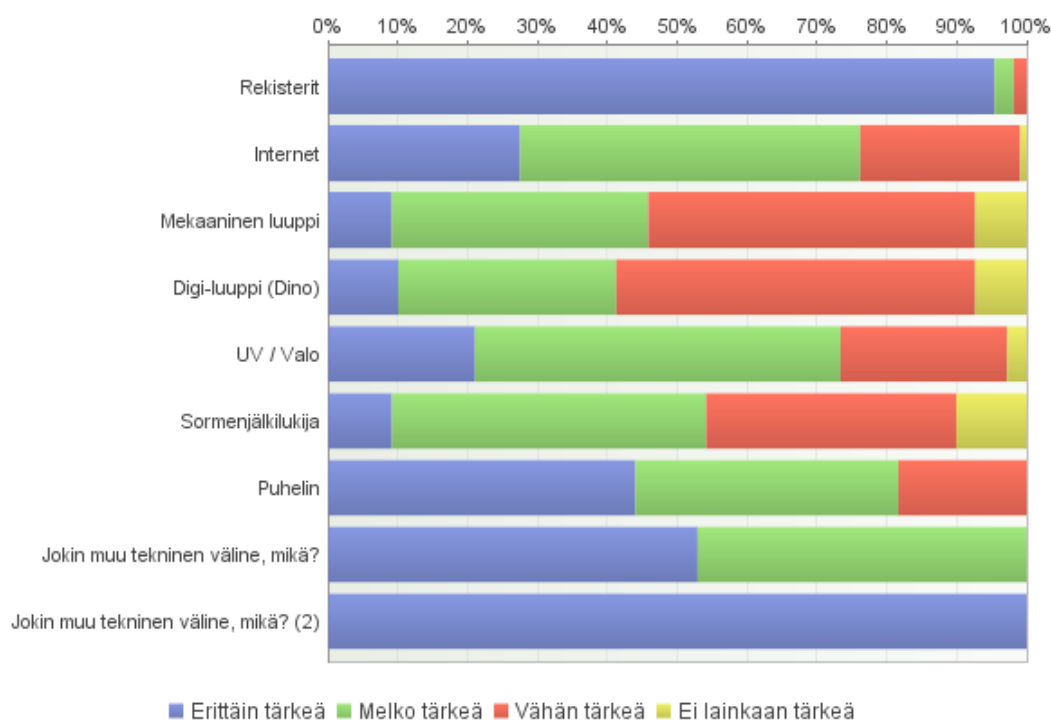
Vastaajista 54 % oli rajatarkastuksista enintään 5 vuotta kokemusta. Vastaajista 12 % oli kokemusta 6-10 vuotta, 17 % vastaajista 11-15 vuotta ja yli 16 vuotta kokemusta omaavia oli 17 % vastaajista. Vastaajia oli yhteensä 109.

6.2 Teknisten välineiden käyttö sekä päätöksenteko

Työkalut-kohdassa tiedusteltiin vastaajilta tärkeimpien teknisten välineiden käyttöä rajatarkastuksessa sekä niitä tekijöitä, jotka vaikuttavat rajavartioiden päätöksiin rajatarkastuksessa. Vastaajia pyydettiin määrittämään neliportaisesti eri teknisten välineiden tärkeys rajatarkastuksessa. Kuviossa 3 nähdään, että erittäin tärkeänä pidettiin eri rekistereiden käyttöä rajatarkastuksessa (95 % kaikista vastaajista). Myös internet, puhelin ja ultraviolettivalo olivat erittäin tai melko tärkeitä (yli 50 % vastaajista). Vähemmän tärkeinä pidettiin mekaanista- ja digitaalitaluuppia eli suurennoslaitetta sekä sormenjälkilukijaa. Jokin muu väline - vastausvaihtoehdossa noin 5 % vastaajista piti erittäin tai melko tärkeänä matkustusasiakirjan lukijaa ja viranomaisverkon Virve-viestivälinettä.

4. Mitkä tekniset välineet ovat sinulle tärkeimmät rajatarkastustapahtumassa?

Vastaajien määrä: 109

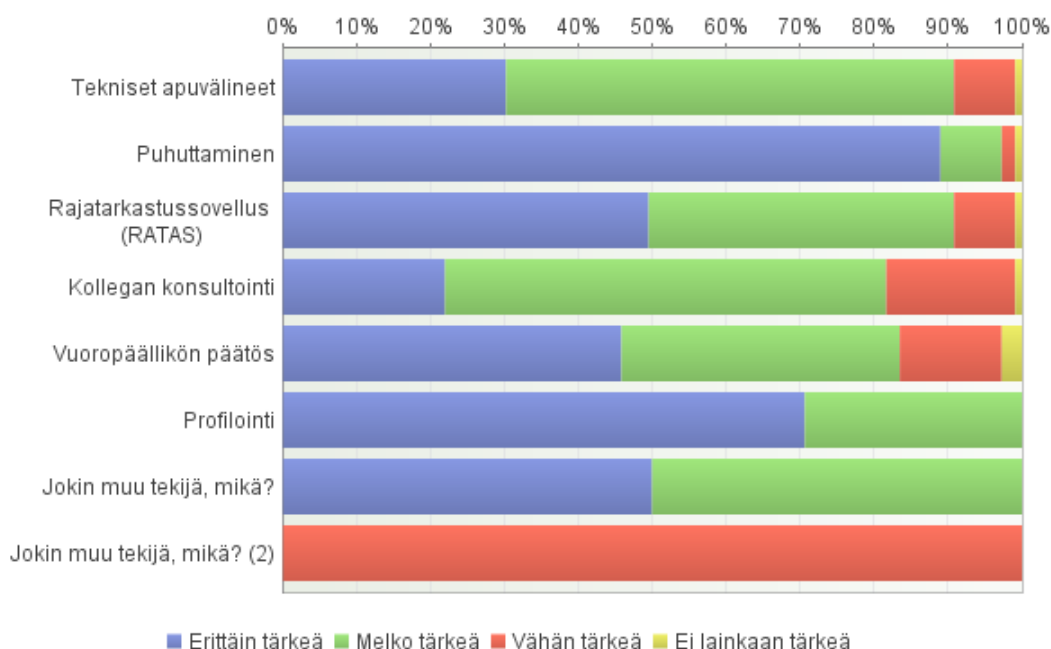


Kuvio 3: Tekniset välineet

Kuviossa 4 on esitetty neliportaisesti niitä päätökseen vaikuttavia tekijöitä, joilla vastaajien kokemuksen mukaan oli vaikutusta heidän päätöksiinsä rajatarkastuksessa. Asiakkaan puhuttamista rajatarkastuksessa ja siitä saatuja tietoja 89 % vastaajista piti erittäin tärkeänä. Myös profilointia oli erittäin tärkeää (70 % vastaajista).

5. Kuinka tärkeitä ovat päätökseesi vaikuttavat tekijät rajatarkastuksessa?

Vastaajien määrä: 109



Kuvio 4: Päätökseen vaikuttavat tekijät

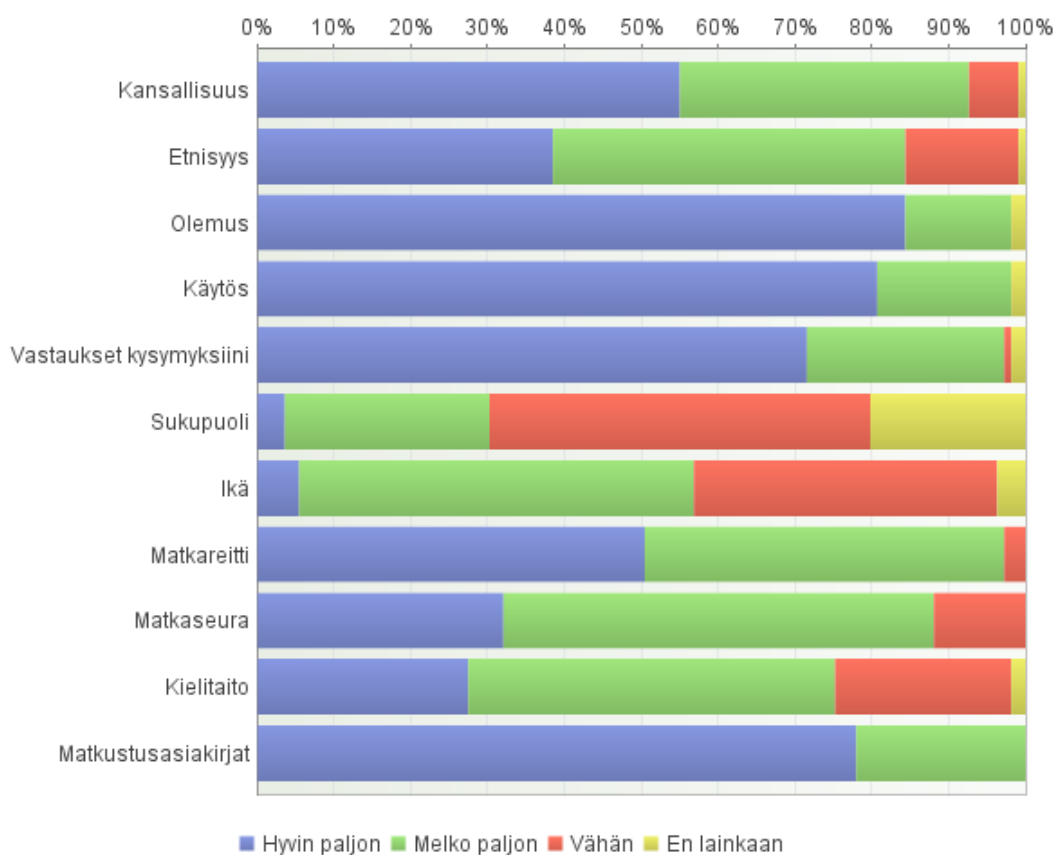
Vastaajien mukaan erittäin tai melko tärkeänä päätökseen vaikuttavana tekijänä rajatarkastuksessa oli rajatarkastussovellus. Vastaajista 50 % piti rajatarkastussovellusta erittäin tärkeänä. Vuoropäällikön päätöstä piti erittäin tärkeänä 45 % vastaajista.

6.3 Profilointi

Profilointikohdassa tiedusteltiin vastaajilta, mihin asioihin rajatarkastajat kiinnittivät huomiota matkustajassa ja minkälaisia rajaturvallisuuteen liittyviä tapahtumia he pitivät mahdollisina rajatarkastuksessa. Kuviossa 5 käy ilmi, että rajatarkastajien huomio kiinnittyi hyvin paljon olemukseen (83 %), käytökseen (80 %) ja matkustusasiakirjaan (77 %). Rajatarkastaja kiinnitti hyvin paljon huomiota myös siihen, miten matkustaja vastasi hänelle esitettyihin kysymyksiin rajatarkastuksessa (70 % vastaajista). Vähiten kiinnitettiin huomiota matkustajien ikään (vähän tai ei lainkaan 44 %) ja sukupuoleen (vähän tai ei lainkaan 70 %).

6. Mihin asiaan tai asioihin kiinnität asiakkaassa huomiota rajatarkastuksessa?

Vastaajien määrä: 109

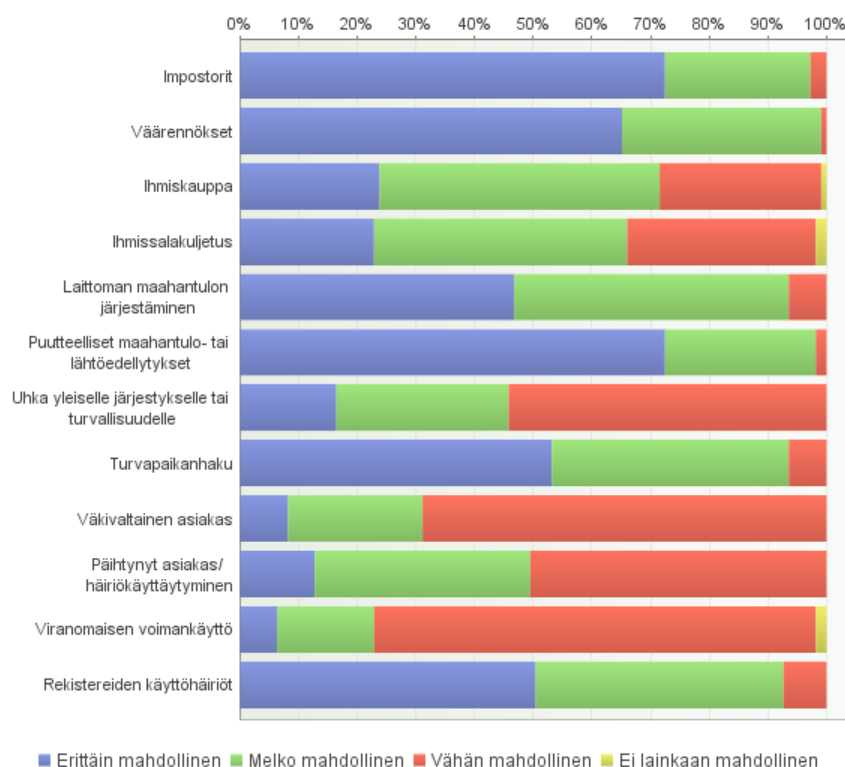


Kuvio 5: Huomion kiinnittyminen rajatarkastuksessa

Kuviossa 6 on kuvattu rajaturvallisuuteen liittyviä tapahtumia, joita vastaajat pitävät erittäin mahdollisena, melko mahdollisena, vähän mahdollisena tai ei lainkaan mahdollisena. Erittäin mahdollisena vastaajat pitivät impostereita (72 %), puutteellisia maahantulo- tai lähtöedellytyksiä (71 %) ja väärennöksiä (65 %). Erittäin tai melko mahdollisena tapahtumina rajatarkastustapahtumassa pidettiin laittoman maahantulon järjestämistä (94 %) ja turvapaikanhakua (93 %) sekä rekistereiden käyttöhäiriöitä (92 %).

7. Mitkä rajaturvallisuuteen liittyvät tapahtumat ovat mielestäsi mahdollisia rajatarkastuksessa?

Vastaajien määrä: 109



Kuvio 6: Mahdolliset tapahtumat rajatarkastuksessa

Vähiten mahdollisia tilanteita vastaajien mukaan rajatarkastuksessa olivat viranomaisen voimankäyttö (vähän tai ei lainkaan mahdollinen 75 %), väkivaltainen asiakas (75 %), uhka yleiselle järjestykselle tai turvallisuudelle (54 %) ja päihtynyt asiakas/ häiriökäyttäytyminen (50 %).

6.4 Automatisoitu rajatarkastus

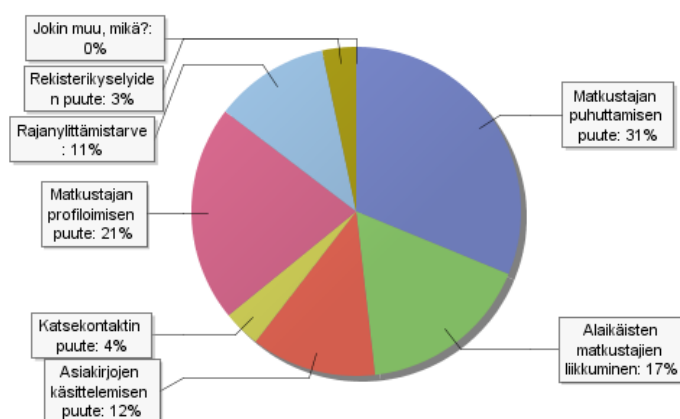
Automatisoitu rajatarkastus-osiossa vastaajilta kysyttiin toimintatapoja ja rajaturvallisuustapahtumia verrattuna manuaaliseen rajatarkastukseen sekä luottamusta ja kuormittavuutta automatisoitujen rajatarkastusporttien käytössä. Vastaajista 74 % kertoi pitävänsä 6-10 linjaa auki ollessaan yksin automaattilinjaston valvojana. Vastaajista 22 % piti auki 1-5 linjaa. Vastaajista 4 % pitää 11-15 linjaa auki yksin valvojana toimiessaan.

Vastaajista 59 % totesi, että 1-5 avoinna olevaa linjaa on sopiva määrä yhdelle valvojalle. Vastaajista 41 % ilmoitti, että yhdelle valvojalle sopiva määrä on 6-10 käytössä olevaa linjaa. Yksikään vastaaja ei valinnut vaihtoehtoa, jonka mukaan 11-15 avointa linjaa olisi sopiva määrä yhdelle valvojalle.

Vastaajia pyydettiin niemämään rajaturvallisuuden kannalta automaattitarkastuksen suurimmat puutteet manuaalitarkastukseen verrattuna. Kuvion 7 perusteella suurimpia puutteita olivat vastaajien mukaan matkustajien puhuttamisen puute (31 % vastaajista), matkustajan profiloimisen puute (21 %) , alaikäisten matkustajien liikkuminen (17 %) sekä asiakirjojen käsittelemisen puute (12 %).

10. Mitkä ovat mielestäsi suurimmat puutteet rajaturvallisuuden kannalta automaattirajatarkastuksessa verrattuna manuaalitarkastukseen? Valitse enintään 3 vaihtoehtoa.

Vastaajien määrä: 109

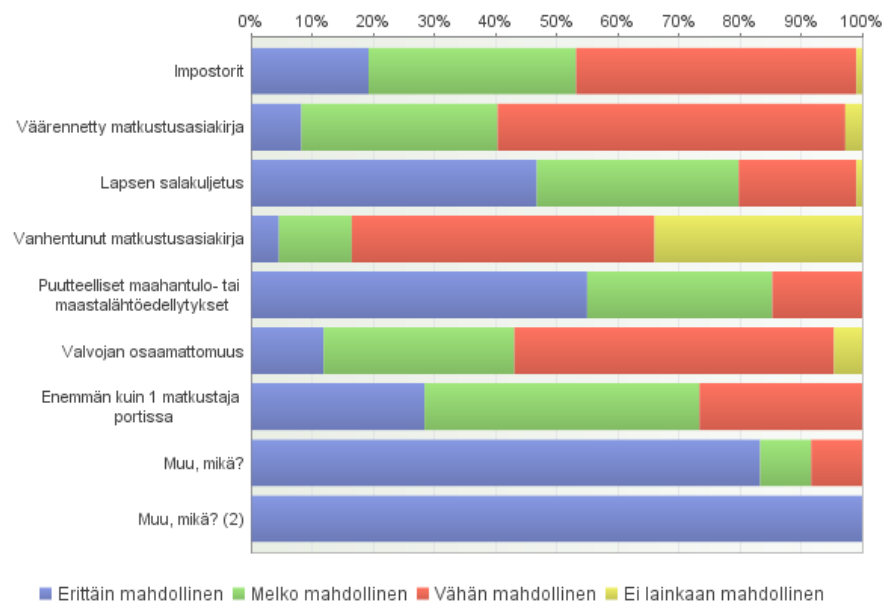


Kuvio 7: Automaatin puutteet verrattuna manuaalitarkastukseen

Vastaajilta kysyttiin rajaturvallisuuteen liittyviä tapahtumia ja niiden mahdollisuutta automatisoidussa rajatarkastustapahtumassa. Kuviosta 8 käy ilmi, että puutteelliset maahantulo- tai maastalähtöedellytykset olivat erittäin mahdollisia (55 % vastaajista). Myöskin lapsen salakuljetus automaatin kautta oli erittäin mahdollinen (45 % vastaajista). Vastaajista 74 % piti erittäin tai melko mahdollisena enemmän kuin yhden matkustajan kulkemista samaan aikaan portista. Impostoreiden, toisin sanoen toiselle henkilölle kuuluvaa aitoa passia käyttävien mahdollisuus automatisoidussa rajatarkastuksessa piti erittäin tai melko mahdollisena 53 % vastaajista. Vanhentuneen matkustusasiakirjan käyttöä automaatissa piti vähän tai ei lainkaan mahdollisena 83 % vastaajista. Myöskin väärennetyn asiakirjan käyttäminen automaatissa koettiin vähän tai ei lainkaan mahdolliseksi (60 % vastaajista). Vapaavalintaisessa kohdassa 10 % vastaajista mainitsi, että erittäin mahdollisia tapahtumia olivat asiakkaiden osaamattomuus ja rekistereiden häiriöt.

11. Mitkä rajaturvallisuuteen liittyvät tapahtumat ovat mielestäsi mahdollisia automaattiporttien rajatarkastuksessa?

Vastaajien määrä: 109



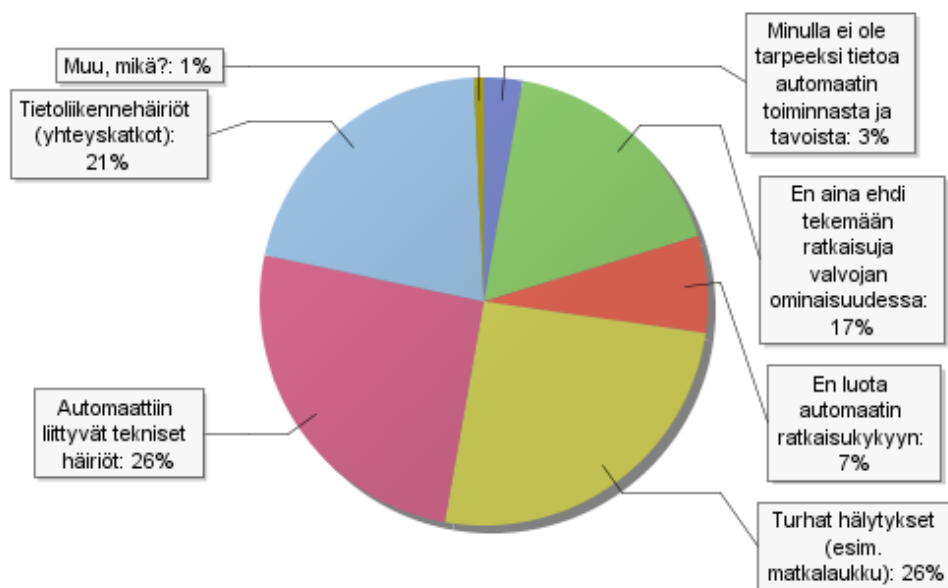
Kuvio 8: Mahdolliset rajaturvallisuustapahtumat automaatissa

Vastaajista 10 % luotti täysin automaattiportin tekemisiin kasvojentunnistuksiin ja vastaajaista 66 % luotti niihin 75 prosenttisesti. Vastaajista 24 % luotti automaattiportin tekemisiin kasvojentunnistuksiin enintään 50 prosenttisesti.

Kuviossa 9 on esitetty ne asiat, jotka vaikuttivat vastaajien luottamukseen automaattia kohtaan. Vastaajista 52 % mainitsi, että automaattiin liittyvät teknisiä häiriöt sekä turhat hälytykset olivat suurimpina yksittäisinä tekijöinä luottamuksen rakentumiseen liittyen. Luottamukseen vaikuttivat myös tietoliikennehäiriöt (21 % vastaajista) sekä kiire automaattivalvojana toimiessa (17 % vastaajista).

13. Mikä tai mitkä asiat vaikuttavat luottamukseesi automaatin toimintaan?

Vastaajien määrä: 109



Kuvio 9: Luottamukseen vaikuttavat tekijät

Vastaajia pyydettiin kuvaamaan työn kuormittavuutta henkisesti. Vastaajista 67 % totesi, että valvojana toimiminen oli henkisesti melko kevyttä ja vastaajista 16 % totesi, että se oli henkisesti kevyttä. 17 % vastaajista koki valvojana toimimisen melko raskaana ja 1 % vastaajista erittäin raskaana.

6.5 Tulevaisuus

Tulevaisuus osiossa vastaajilta kysyttiin, käytetäänkö heidän arvionsa mukaan automatisoituja portteja tulevaisuudessa. Vastaajista 95 % totesi, että laitteilla on tulevaisuus rajatarkastus-tapahtumassa.

Vastaajilta kysyttiin avoimilla kysymyksillä, mitä hyötyjä automatisoidulla rajatarkastuksella oli saavutettu sekä mitä rajatarkastukseen liittyviä ominaisuuksia vastaajat toivoivat lisäävän käyttäjäsovellukseen tai automaatteihin. Rajatarkastusautomaattien suurimmat hyödyt olivat vastaajien mukaan sujuvat ja nopeat rajatarkastukset Euroopan Unionin, Schengen jäsenmaiden ja Euroopan talousalueen kansalaisilla ruuhka-aikoina. Vastaajien mukaan automatisoiduilla porteilla pystytään tasamaan painetta, joka ilman automaatteja kohdistuisi pelkästään manuaaliseen rajatarkastukseen. Osa vastaajista mainitsi, että etsintäkuulutettujen matkustajien sekä impostoreiden pysäyttäminen rajalla helpottui automatiikan ansiosta.

Kysyttäessä vastaajilta, mitä rajatarkastuksiin liittyviä ominaisuuksia he toivoivat automatisoituihin rajatarkastusportteihin, saatiin monia eri vastauksia. Vastauksissa tuli esiin matkustajien opastaminen ja opasteet automaattilinjan käytössä. Lisäksi mainittiin mahdollisuus viestiä etänä automaatin oikean käytön mahdollistamiseksi sekä matkustajien hidastavien käyttäytymismallien kitkemiseksi. Porttien tekninen heikkous käsitellä lyhyitä asiakkaita sekä alaikäisten liikkuminen rajan yli huolettivat myöskin vastaajia. Moni vastaajista koki, että alaikäiset eivät saisi käyttää automaatteja, koska heidän liikkumista yksin pitäisi kontrolloida paremmin. Vastaajien mukaan porttien tekninen toteutus oli heppoinen ja se lisäsi riskiä laittomaan rajan ylitykseen. Käyttöliittymän yksinkertaistaminen, uusien ominaisuuksien lisäämisen mahdollisuus sekä mahdollisuus kehittää käyttöliittymää edelleen olivat esiin tulleita tärkeitä asioita. Matkustajien nimien translitterointia pitäisi myös kehittää.

7 Johtopäätökset

Opinnäytetyössä selvitettiin, miten perinteinen rajatarkastus ja automatisoitu eroavat toisistaan. Lisäksi selvitettiin, millaisia ovat rajatarkastuksia suorittavan henkilöstön kokemukset automatisoidun rajatarkastuksen käytöstä tunnistamalla vahvuuksia ja kehityskohteita.

7.1 Perinteisen ja automatisoidun rajatarkastuksen erot

Automatisoitu rajatarkastus eroaa perinteisestä rajatarkastuksesta siinä, että aitoa tai perinteistä vuorovaikutusta tarkastajan ja matkustajan välillä ei enää ole. Rajatarkastuksessa rajavartijoille oli erittäin tärkeää puhuttaa asiakasta ja myös profiloida asiakasta. Kyselyn perusteella rajavartijat kiinnittävät matkustajissa erittäin paljon huomiota olemuksen, käytökseen ja matkustajien antamiin vastauksiin rajatarkastusta suorittavan rajavartijan kysymyksiin.

Perinteinen rajatarkastusprosessi ei eroa automatisoidusta prosessista silloin, kun on kyseessä EU/ETA/CH-kansalainen. Samat Schengen säännösten asettamat tarkastettavat asiat tarkistetaan kummassakin mallissa. Ainoastaan kahdenvälistä kontaktia eli tarkastajan ja tarkastetun välistä kanssakäymistä ei tapahdu automatisoidun prosessin aikana. Tämä aiheuttaa suuria haasteita matkustajan profiloimisen suhteen, kun asiakasta ei päästä puhuttamaan tarkastuksen yhteydessä, eikä tarkkailemaan ennen automatisoitua tarkastusta. Kolmannen maan kansalaisen ollessa kyseessä, ainoa mahdollisuus puhuttamiseen automatisoidussa rajatarkastuksessa on 2-linjan tarkastus, jossa asiakas viedään muulta yleisöltä suojaan puhuttamista varten. 2-linjan tarkastus on aina raskaampi menettely, koska silloin rajan ylittäminen matkustajalta keskeytyy hänen matkustamis- tai muiden asioiden selvittämisen ajaksi. Kun kolmannen maan kansalaisen on kyseessä, aina automatisoidun rajatarkastuksen jälkeen on puhutettava asiakasta matkan kestoon liittyen sekä tarkistettava mahdolliset paluu- ja jatkolennot sekä

selvittää rahavarat matkan kestoon nähden. Passit myös leimataan, jos matkustajalla ei ole osoittaa oleskeluoikeutta osoittavaa lupaa.

Tällä hetkellä käytössä oleva automatisoitu rajatarkastuslinjasto ei anna mahdollisuutta keskustella matkustajan kanssa prosessin aikana, joten rajavartijan suorittama profiloiminen on käytännössä mahdotonta. Kyselyn tulosten perusteella mahdollisia rajaturvallisuuteen liittyviä haasteita olivat impostorit, väärennökset sekä puutteelliset maahantulo- ja lähtöedellytykset.

7.2 Automatisoidun rajatarkastuksen vahvuudet ja kehityskohteet

Kyselyn tulosten mukaan rajatarkastajat pitivät teknisiä välineitä rajatarkastuksessa tärkeinä. Erityisesti erilaiset tietorekisterit, joista tietoa haetaan, olivat erittäin tärkeitä rajatarkastusten kannalta. Vastaajat kokevat, että automatisoidun rajatarkastuslaitteiston vahvuudet ovat matkustajamassojen hallinta Helsinki-Vantaan ruuhkahuippuina. Rajatarkastajien mukaan automaattit tasasivat sitä matkustajamäärien painetta, joka ilman automaatteja kohdistuisi manuaalilinjastoon. Myös osa vastaajista koki, että etsintäkuulutuksien omaavien matkustajien sekä impostoreiden pysäyttäminen rajalla helpottui automatiikan ansiosta. Kyselyn perusteella heikkoudet liittyivät automatiikan fyysiseen rakenteeseen, käyttöliittymän toteutukseen, teknisiin häiriöihin ja esimerkiksi alaikäisten automatiikan käyttöön.

Tulosten mukaan vastaajien luottamus automatisoitujen rajatarkastusten tekemisiin kasvojentunnistuksiin vaihteli. Suurin osa vastaajien luottamuksesta sijoittui 75-100 % välille. Silti noin neljännes vastaajista ilmoitti, että luottamus oli välillä 25-50 %. Tämä voi osaltaan johtua siitä, että kasvojentunnistustekniikassa on monia teknisiä asioita joita voi vielä parantaa. Kasvojentunnistus ei jokaisessa tilanteessa toimi halutunlaisesti. Tätä taustaa vasten 26 % vastaajista nimesi automaattiin liittyvät tekniset häiriöt suurimmaksi luottamukseen vaikuttavista asioista. Myös automaatin teknisistä ratkaisuista aiheutuvat turhat hälytykset (26 %) ja tietoliikennehäiriöt (21 %) pienensivät luottamusta automaatin toimintaa kohtaan. Myös rekistereiden käyttöhäiriöt yleisesti rajatarkastuksissa olivat erittäin tai melko mahdollisia. Vastaajien mukaan käyttöliittymän yksinkertaistaminen ja toisaalta uusien ominaisuuksien lisääminen olivat tärkeitä asioita, kuten myös mahdollisuus kehittää käyttöliittymää edelleen. Käyttöliittymässä oleva matkustajien nimien translitterointi oli myös hankala käyttää ja tätä pitäisi kehittää.

Impostoreiden ja väärennöksiä käyttävien matkustajien estäminen automatisoidussa rajatarkastuksessa onnistui hyvin, koska järjestelmä pystyy nämä toimintatavat havaitsemaan suurella todennäköisyydellä. Maahantulo- tai lähtöedellytyksiä ei automatisoitu järjestelmä pysty vielä keräämään. Tällä hetkellä vain niiden kolmansien maiden kansalaisten, joiden on mahdollista käyttää automatisoitua rajatarkastusta, passit fyysisesti leimataan automaatin jäl-

keen ja rajavartija tiedustele maahantulon tarkoitusta ja kestoja. Euroopan Unionin kaavalema entry/exit-järjestelmä tulee tulevaisuudessa korvaamaan fyysiset leimaamiset passeihin sähköisellä merkinnällä (Border Control in the Information Age 2013). Tämän järjestelmän tullessa voimaan ei passeja enää leimata, joten maahantulo- ja lähtöedellytykset sekä rahavarat että paluutiedot pitäisi kerätä automatisoidun prosessin aikana matkustajilta sähköisesti.

7.3 Tulevaisuus

Automatiikka on otettu hyvin vastaan rajatarkastusosastossa ja 95 % vastaajista kokee, että laitteille on tulevaisuus rajatarkastustapahtumassa. Kysyttäessä rajavartijoilta automatisoidun rajatarkastuksen suurimpia puutteita rajaturvallisuuden kannalta verrattuna perinteiseen rajatarkastukseen nimesivät vastaajat matkustajan puhuttamisen ja profiloimisen puutteet suurimmiksi.

Alaikäisten matkustajien liikkuminen automaattirajatarkastuksen läpi nähtiin myös puutteena. Schengen rajasäännön (2006) mukaan rajavartijoiden on työssään kiinnitettävä erityistä huomiota lasten liikkumiseen rajan yli. Käytännössä rajavartijan on varmistuttava siitä, että lapsi liikkuu huoltajan kanssa tai huoltajan luvalla. Helsinki-Vantaan lentokentällä olevien automatisoitujen rajatarkastuslinjojen käytössä ei ole asetettu minkäänlaisia ikärajoja. Ainoastaan tietyn pituiset matkustajat, aiheuttavat rajatarkastusautomaatille vaikeuksia löytää henkilöä kasvojenvertaukseen teknisen rajoittuneisuuden vuoksi.

Automatisoidussa rajatarkastuksessa mahdollisina rajaturvallisuuteen liittyvinä tapahtumina vastaajat nimesivät suurimpina puutteelliset maahantulo- tai maastalähtöedellytykset ja lapsen salakuljetus. Kyselystä käy myös ilmi, että suurin osa rajavartijoista kokee 10 automaattilinjan operoimisen olevan suurin mahdollinen yhdelle tarkastajalle. Matkustajamäärät Helsinki-vantaan lentokentällä kuitenkin vaihtelevat eri vuorokauden aikoina. Ruuhkahuiput rajatarkastuksessa ajoittuvat aamun ja iltapäivän ruuhkiin.

7.4 Suositukset

Kyselyn perusteella suositukset liittyvät automatisoidun rajatarkastuksen kokonaisvaltaiseen kehittämiseen. Kyselyn vastaajat kokevat, että automatisoidulla rajatarkastuksella on paikkansa rajatarkastuksessa nyt ja tulevaisuudessa. Matkustajien opastaminen automatisoidun rajatarkastuksen oikeaan käyttöön on vaikeaa, sillä jokaista matkustajaa pitäisi henkilökohtaisesti opastaa. Yksi mahdollisuus on parantaa informaatiota matkustajille, ennen rajatarkastusta ja rajatarkastuksen aikana, kuvaamalla prosessia matkustajalle tarkemmin mitä eri automatisoidun rajatarkastuksen vaiheissa tapahtuu. Informaation lisääminen matkustajalle voi-

si auttaa tätä keskittymään paremmin rajatarkastusprosessin ajan. Kyselyn perusteella osa rajavartijoista halusi puheyhteyttä valvomosta automatisoiduille linjoille yksilöllisten ohjeiden antamista varten. Automatisoidut rajatarkastusportit ovat käytössä yhtäjaksoisesti lentojen alkaessa ja niiden päättyessä. Valvojan työn rasittavuutta voisi ehkä pienentää ottamalla linjat pois käytöstä matkustajaruuhkien ulkopuolisina aikoina, jolloin valvojilla olisi enemmän ”tekemistä” ruuhkien aikaan. Alaikäisten matkustajien liikkumista pitäisi Schengen rajasäännön (2006) mukaan valvoa tarkemmin. Tällä hetkellä alaikäisten liikkumisen valvominen rajatarkastusosaston automatisoidussa rajatarkastuksessa on vaikeaa, koska automaatin käytöstä ei ole asetettu ikärajoja. Mielestäni ikärajoja voisi pohtia otettavaksi käyttöön. Rajavartijan käyttöliittymää tulisi kehittää edelleen, jotta se mahdollistaisi enemmän toimintamalleja tarkastajalle. Matkustajien profiloiminen olisi tehtävä mahdolliseksi myös automatisoidun rajatarkastuksen valvojille parantamalla näköyhteyttä matkustajiin ennen automatisoituja linjoja.

8 Työn luotettavuus arviointi

Hirsjärven ym. (2010, 232.) mukaan kaiken tutkimuksen luotettavuutta ja pätevyyttä tulisi arvioida jollakin tavoin. Tässä opinnäytetyössä olen lähestynyt aihetta kvalitatiivisesti eli laadullisesti. Olen kuitenkin käyttänyt hyväksi kyselyä, joka yleensä ymmärretään määrällisen eli kvantitatiivisen tutkimuksen perustaksi. Kanasen (2014, 146.) mukaan tutkimuksen luotettavuutta tarkastellaan luotettavuuskäsitteiden avulla, mutta se voi olla lähes mahdotonta kvalitatiivisessa tutkimuksessa. Kyselyn kysymykset laadittiin siten, että ne vastaavat tutkimuskysymykseen: millaisia ovat rajatarkastuksia suorittavan henkilöstön kokemukset automatisoidun rajatarkastuksen käytöstä? Kyselyssä saatiin myös vastauksia monen muuhun rajatarkastukseen liittyvään toimintaan. Kyselyn tuloksena on teemoiteltu aihepiirejä automatisoidusta rajatarkastuksesta joita voi kehittää kyselyn vastausten perusteella. Tulos on siinä mielessä oikein, että tarkoituksena on kehittää työelämää ja tuoda rajatarkastusosastoon tietoa siitä, miten työntekijät kokevat automatisoidun rajatarkastuksen käytännössä. Toisen tutkimuskysymyksen eli automatisoidun ja perinteisen rajatarkastuksen erot on kuvattu prosesseina kohdassa 4. Näiden prosessien perusteella on määritetty keskeiset erot automatisoidun ja perinteisen rajatarkastuksen välillä.

Kyselyn kysymysten laadinnassa olen käyttänyt termejä jotka ovat kyselyn laatijan ja vastaajien tiedossa. Kyselyssä paistaa läpi kysymysten laatijan oma erikoistieto aiheesta. Toisaalta kyselyn kysymyksiä oli helpompi luoda, kun tekijä ja vastaajat ovat samalla tietotasolla aiheesta. Termejä ei myöskään tarvinnut avata vastaajille. Kyselyssä kysyttiin vastaajilta kokemuksia rajatarkastuksista sekä perinteisestä että automatisoidusta. Kyselyssä käytettiin verkkopohjaista Webropol-kyselyä joka on Rajavartiolaitoksessa hyväksytty järjestelmä. Ennen varsinaisen kyselyn lähettämistä käytin kahta eri testiryhmää kyselyn heikkouksien paljastamiseksi.

Kysely lähetettiin yhteensä 186 vastaanottajalle. Vastaanottajista 109 vastasi kyselyyn määräajassa. Lisäksi 18 vastaaja aloitti kyselyn mutta eivät jostain syystä saaneet kyselyä lähetettyä tai eivät tehneet kyselyä loppuun. Kokonaismäärästä vastaajien osuus oli 58,6 % jota voidaan pitää hyvänä määränä. Hirsjärven ym. (2010, 196.) mukaan valikoimattomalle joukolle lähetetyn kyselyn vastausprosentiksi voi jäädä 30-40 % ja karhuamisen jälkeen on mahdollista saada vastausprosentti jopa 70-80 prosenttiin. Kaikki kyselyyn vastaamattomat saivat kaksi muistutusviestiä. Nämä muistutusviestit auttoivat nostamaan vastaajien määrän saavutettuun tasoon.

Kyselyn vastausten analysoinnissa olisi ollut myös mahdollista käyttää tilastollisia menetelmiä kuten SPSS. Ristiintaulukointi ja eri muuttujien vertailu kuten ikä, sukupuoli ja kokemus olisi voinut antaa mielenkiintoisia vastauksia, mutta työn kannalta siihen ei ollut mielestäni tarvetta.

9 Hyödynnettävyys ja oman työn arviointi

Opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää, miten rajatarkastuksia suorittava henkilöstö kokee automatisoidun rajatarkastuksen käytön sekä verrata perinteistä rajatarkastusta uuteen automatisoituun rajatarkastukseen. Tarkoituksena oli tutkia ainoastaan rajatarkastajien näkemystä, sillä he ovat niitä varsinaisia käyttäjiä. Opinnäytetyö oli siinä mielessä ajankohtainen, että tekniikka kehittyy koko ajan ja eikä vähiten teknisten tunnistamispalveluiden saralla.

Opinnäytetyö antaa Rajavartiolaitokselle suosituksia ja tietoa miten rajavartijat kokevat automatisoidun rajatarkastuksen. Nykyinen järjestelmä Helsinki-Vantaan lentoasemalla tulee muuttumaan sitä mukaa kun tekniikka kehittyy ja sopimukset palveluntuottajien kanssa päättyvät. Opinnäytetyö avaa hiukan niitä ominaisuuksia joita tulisi kehittää rajatarkastajien näkökulmasta. Näiden työntekijöiden kokemuksia olisi hyvä ottaa huomioon tulevaisuudessa, sillä he ovat myös käyttäjiä matkustajien ohella. Rajaturvallisuus vaatii, että sen tekijät pystyvät hyödyntämään osaamisensa myös uuden tekniikan avulla.

Kyselyn tulosten analysoinnin jälkeen olisi ollut muutamia asioita joita olisi voinut muuttaa. Kysymyksiä olisi voinut tarkentaa ja hioa. Aikataululliset paineet ajoivat kuitenkin edelle ja kysely oli pakko lähettää, jotta vastauksia pääsisi analysoimaan. Koekyselyn lähettäminen paljasti kuitenkin suurimmat puutteet kyselyssä ja ne pystyinkin korjaamaan ennen varsinaisen kyselyn lähettämistä.

Opinnäytetyön tekeminen on laaja prosessi jossa jokainen elementti pitää olla hallussa. Toisaalta itse prosessi on oppimista ja uuden opitun tiedon käytäntöön laittamista. Opinnäyte-

työn prosessi on opettanut minulle kärsivällisyyttä ja aikajärjestyksen tärkeyttä. On osattava laittaa kaikki opinnäytetyön tekemisen vaiheet järjestykseen, jotta tulosta syntyy. Haastavaa on ollut myös työn, perheen ja opiskelujen yhteen sovittaminen. Kaiken kaikkiaan olen tyytyväinen opinnäytetööhön ja varsinkin siihen, että tunnen kehittyneeni opiskelijana.

Lähteet

- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15. painos. Helsinki: Tammi.
- Kananen, J. 2014. Laadullinen tutkimus opinnäytetyönä. Jyväskylä: Suomen Yliopistopaino Oy.
- Niemenkari, A. 2003. Rajaturvallisuus Euroopan unionissa. Raja- ja merivartiokoulun julkaisusarja 1. Tutkimuksia nro 1. Helsinki: Multiprint.
- Yingzi Du, E., 2013. Biometrics: From Fiction to Practice. Singapore: Pan Stanford Publishing Pte. Ltd.
- Sähköiset lähteet:
- Automaattinen rajatarkastus. Rajavartiolaitos. Viitattu 12.4.2014
http://www.raja.fi/ohjeita/automaattinen_rajatarkastus
- Biometrinen passi. Poliisi. Viitattu 12.4.2014
<http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/pages/0F1952F245FE4200C22571CE004C0912?opendocument>
- Best Practise Operational Guidelines for Automated Border Control (ABC) Systems. Research and Development Unit. Frontex. Viitattu 2.11.2015
http://frontex.europa.eu/assets/Publications/Research/Best_Practice_Operational_Guidelines_for_Automated_Border_Control.pdf
- Euroopan unioni. Euroopan unionin jäsenvaltioiden operatiivisesta ulkorajayhteistyöstä huolehtiva virasto. Viitattu 12.4.2014
http://europa.eu/about-eu/agencies/regulatory_agencies_bodies/policy_agencies/frontex/index_fi.htm
- Border Control in the Information Age. Frontex. Viitattu 28.10.2015
<http://frontex.europa.eu/feature-stories/border-control-in-the-information-age-udh57L>
- Helsingin rajatarkastusosasto. Rajavartiolaitos. Viitattu 12.4.2014
<http://www.raja.fi/slmv/organisaatio/rajatarkastusosasto>
- Jyväskylän yliopisto. Aineiston analyysimenetelmät. Viitattu 29.10.2015.
<http://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/aineiston-analyysimenetelmät/teemoittelu>
- Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO. Viitattu 18.9.2015
http://www.icao.int/publications/Documents/9303_p9_cons_en.pdf
- Migration and Home Affairs. Schengen Area as of 1/7/2013. Viitattu 2.11.2015
http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/what-we-do/policies/borders-and-visas/schengen/index_en.htm
- Nieminen, M. & Raeste, J-P. 2014. Automatisaatio uhkaa viedä joka kolmannen työpaikan. Helsingin sanomat. Viitattu 12.11.2015
<http://www.hs.fi/talous/a1389592860989>
- Passin siru. Poliisi. Viitattu 2.11.2015
http://www.poliisi.fi/suomen_passien_ominaisuudet/passin_siru
- Rajatarkastukset. Rajavartiolaitos. Viitattu 12.4.2014
<http://www.raja.fi/tehtavat/rajatarkastukset>

Rajavartiolaitoksen toimialueet 2011. Rajavartiolaitos. Viitattu 12.11.2015
<http://www.raja.fi/yhteystiedot/kartta>

Rajavartiolaitoksen toimintakertomus 2008. Rajavartiolaitos. Viitattu 8.10.2015
http://www.raja.fi/download/17822_RVL_Toimintakertomus_2008.pdf?c3f8e2e116b9d288

Rajavartiolaitos. Rajavartiolaitos. Viitattu 12.4.2014
<http://www.raja.fi/rajavartiolaitos>

Rajavartiolaki 578/2005. Viitattu 12.11.2015
<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20050578>

Rantanen, A. 2014. Rajavartiolaitos: Kymmeniä ihmisiä salakuljetettu ruotsalaisilla passeilla. Helsingin sanomat. Viitattu 26.9.2015
<http://www.hs.fi/kotimaa/a1402626613168>

Rikostorjunta. Rajavartiolaitos. Viitattu 13.4.2014
<http://www.raja.fi/tehtavat/rikostorjunta>

Schengen rajasäännös 2006. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 562/2006. Viitattu 18.9.2015
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=celex:32006R0562>

Schengen-alue ja yhteistyö. Tiivistelmät EU:n lainsäädännöstä. Viitattu 12.11.2015
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/ALL/?uri=URISERV%3A133020>

Suomenlahden merivartioston organisaatio 2015. Rajavartiolaitos. Viitattu 12.11.2015
<http://www.raja.fi/slmv/organisaatio>

Ulkomaalaislaki 301/2004. Viitattu 26.9.2015
<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2004/20040301>

Julkaisemattomat lähteet:

Helsingin rajatarkastusosaston koulutusmateriaali. Asiakirjatutkinta. Viitattu 2.11.2015

Helsingin rajatarkastusosaston yleisesittely. Esitysmateriaalit 2015. Viitattu 2.11.2015

Ratti 2015. Rajavartiolaitoksen tulostietojärjestelmä. Viitattu 2.11.2015

Suomen biometrinen passi. Malliasiakirjat. Helsingin rajatarkastusosaston asiakirjatutkinta. Viitattu 1.8.2015

Kuvat

Kuva 1: Schengen maat	11
Kuva 2: Rajavartiolaitoksen toimialueet.....	12
Kuva 3: Helsingin rajatarkastusosasto.....	13
Kuva 4: Suomen biometrisen passin henkilötietosivu.....	16
Kuva 5: Biometrinen passi.....	16

Kuviot

Kuvio 1: Automaattivusteinen rajatarkastusprosessi.....	18
Kuvio 2: Perinteinen rajatarkastusprosessi.....	20
Kuvio 3: Tekniset välineet.....	23
Kuvio 4: Päätökseen vaikuttavat tekijät.....	24
Kuvio 5: Huomion kiinnittyminen rajatarkastuksessa	25
Kuvio 6: Mahdolliset tapahtumat rajatarkastuksessa.....	26
Kuvio 7: Automaatin puutteet verrattuna manuaalitarkastukseen	27
Kuvio 8: Mahdolliset rajaturvallisuustapahtumat automaatissa	28
Kuvio 9: Luottamukseen vaikuttavat tekijät	29

Liitteet

Liite 1 Kysely

Tausta

1. Mikä on ikäsi? *

☐ 21-30

☐ 31-40

☐ 41-55 vuotta

2. Sukupuoli? *

☐ Nainen

☐ Mies

3. Kuinka kauan olet ollut rajatarkastajana? *

☐ 1-5

☐ 6-10

☐ 11-15

☐ 16+ vuotta

Työkalut

4. Mitkä tekniset välineet ovat sinulle tärkeimmät rajatarkastustapahtumassa?

	Erittäin tärkeä	Melko tärkeä	Vähän tärkeä	Ei lainkaan tärkeä
Rekisterit *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Internet *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mekaaninen luuppi *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Digi-luuppi (Dino) *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
UV / Valo *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sormenjälkilukija *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Puhelin *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jokin muu tekninen väline, mikä? <input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jokin muu tekninen väline, mikä? <input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5. Kuinka tärkeitä ovat päätökseesi vaikuttavat tekijät rajatarkastuksessa?

	Erittäin tärkeä	Melko tärkeä	Vähän tärkeä	Ei lainkaan tärkeä
Tekniset apuvälineet *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Puhuttaminen *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rajatarkastussovellus (RATAS) *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kollegan konsultointi *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vuoropäällikön päätös *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Profilointi *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jokin muu tekijä, tekijä, mikä? <input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jokin muu tekijä, tekijä, mikä? <input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Profilointi

6. Mihin asiaan tai asioihin kiinnität asiakkaassa huomiota rajatarkastuksessa? *

	Hyvin paljon	Melko paljon	Vähän	En lainkaan
Kansallisuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Etnisyys	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olemus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Käytös	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vastaukset kysymyksiini	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sukupuoli	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ikä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkareitti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkaseura	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kielitaito	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkustusasiakirjat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

7. Mitkä rajaturvallisuuteen liittyvät tapahtumat ovat mielestäsi mahdollisia rajatarkastuksessa? *

	Erittäin mahdollinen	Melko mahdollinen	Vähän mahdollinen	Ei lainkaan mahdollinen
Impostorit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Väärennökset	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ihmiskauppa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ihmissalakuljetus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Laittoman maahantulon järjestäminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Puutteelliset maahantulo- tai lähtöedellytykset	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Uhka yleiselle järjestykselle tai turvallisuudelle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Turvapaikanhaku	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Väkivaltainen asiakas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Päihtynyt asiakas/ häiriökäyttäytyminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Viranomaisen voimankäyttö	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rekistereiden käyttöhäiriöt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Automaatti

8. Kuinka monta automaattiporttia pidät yleensä auki kun työskentelet valvojana yksin? *

- ☐ 1-5
☐ 6-10
☐ 11-15

9. Mikä on mielestäsi sopiva määrä auki olevia automaattiportteja yhdelle valvojalle? *

- ☐ 1-5
☐ 6-10
☐ 11-15 linjaa

10. Mitkä ovat mielestäsi suurimmat puutteet rajaturvallisuuden kannalta automaattirajatarkastuksessa verrattuna manuaalitarkastukseen? Valitse enintään 3 vaihtoehtoa. *

- ☐ Matkustajan puhuttamisen puute
☐ Alaikäisten matkustajien liikkuminen
☐ Asiakirjojen käsittelemisen puute
☐ Katsekontaktin puute
☐ Matkustajan profiloimisen puute
☐ Rajanylittämistarve
☐ Rekisterikyselyiden puute
☐ Jokin muu, mikä?
☐ Jokin muu, mikä?

11. Mitkä rajaturvallisuuteen liittyvät tapahtumat ovat mielestäsi mahdollisia automaattiporttien rajatarkastuksessa?

	Erittäin mahdollinen	Melko mahdollinen	Vähän mahdollinen	Ei lainkaan mahdollinen
Impostorit *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Väärennetty matkustusasiakirja *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lapsen salakuljetus *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vanhentunut matkustusasiakirja *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Puutteelliset maahantulo- tai maastalähtöedellytykset *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Valvojan osaamattomuus *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Enemmän kuin 1 matkustaja portissa *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muu, mikä? <input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muu, mikä? <input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

12. Mikä prosenttimäärä kuvaa parhaiten luottamustasi automaattiportin tekemisiin kasvojentunnistuksiin? *

- ☐ 100
☐ 75
☐ 50
☐ 25
☐ 0 %

13. Mikä tai mitkä asiat vaikuttavat luottamukseesi automaatin toimintaan? Valitse enintään 3 vaihtoehtoa. *

- ☐ Minulla ei ole tarpeeksi tietoa automaatin toiminnasta ja tavoista
☐ En aina ehdi tekemään ratkaisuja valvojan ominaisuudessa
☐ En luota automaatin ratkaisukykyyn
☐ Turhat hälytykset (esim. matkalaukku)
☐ Automaattiin liittyvät tekniset häiriöt
☐ Tietoliikennehäiriöt (yhteyshäiriöt)
☐ Muu, mikä?
☐ Muu, mikä?

14. Kuinka koet henkisesti automaattivalvojana toimimisen? *

- ☐ Kevyttä
- ☐ Melko kevyttä
- ☐ Melko raskasta
- ☐ Erittäin raskasta

Tulevaisuus

15. Näetkö, että automaattirajatarkastuslaitteille on tulevaisuus rajatarkastustapahtumassa? *

- ☐ Kyllä
- ☐ En

16. Mitä hyötyä mielestäsi rajatarkastusautomaatilla saavutetaan? *

200 merkkiä jäljellä

17. Mitä rajatarkastukseen liittyviä ominaisuuksia automaatteihin tai valvojansovellukseen pitäisi mielestäsi lisätä? *

200 merkkiä jäljellä

Liite 2 Tutkimuslupa



Rajavartiolaitos
Gränsbevakningsväsendet
The Finnish Border Guard

Lausunto

id2197218 1 (1)

38

RVLDno/2014/2268

Suomenlahden merivartiosto
Meritoimisto

28.08.2014

RMVK

Keni Kaarlan tutkimuslupahakemus 2014/2268

**SUOMENLAHDEN MERIVARTIOSTON LAUSUNTO KOSKIEN KENI KAARLAN
TUTKIMUSLUPAHAKEMUSTA**

Suomenlahden merivartiosto ei näe estettä tutkimuslupan myöntämiseksi. Tutkimuksen tavoitteena on muun muassa tuottaa tutkittua tietoa työntekijöiden suhtautumisesta automatiikkaan, joten Rajavartiolaitoksen henkilöstön haastattelut ja kyselytutkimuksen toteuttaminen henkilöstön parissa on perusteltua. Samoin Rajavartiolaitoksen aiheeseen liittyvien asiakirjojen ja automaattien tuottaman tilastotiedon hyödyntäminen on perusteltua.

Tietoja ei lähtökohtaisesti tule käyttää yksittäisten asiakkaiden henkilötietojen yksilöimiseen. Rajavartiolaitoksen taktisten ja teknisten menetelmien suojaamiseksi tutkimuksella hankittuja tietoja ei tule käyttää rajatarkastusautomaatin tarkan teknisen toiminnan ja rajatarkastuksiin liittyvien toimintojen kuvaamiseen muulla tavoin kuin niiltä osin, joilta tekniikka ja prosessit ovat joka tapauksessa selviä rajatarkastusautomaattia käyttävän asiakkaan näkökulmasta.

Merivartioston apulaiskomentaja
Komentaja

Ismo Siikaluoma

Meritoimiston päällikkö
Komentajakapteeni

Mikko Simola

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asiankäsitteilyjärjestelmässä. Rajavartiolaitos 28.08.2014 klo 10.20. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.

LIITTEET Tutkimuslupapyyntö
Komentajakapteeni Kalle Osolan sähköposti

JAKELU RMVK

TIEDOKSI Helsingin rajatarkastusosasto
Sataman rajatarkastusyksikkö

Rajavartiolaitos
Suomenlahden merivartiosto
PL 150 (Laivastokatu 20), 00161 HELSINKI
Puhelin 0295 426 000, Faksi 0295 411 555
www.raja.fi

Gränsbevakningsväsendet
Finska vikens sjöbevakningssektion
PB 150 (Laivastokatu 20), 00161 HELSINKI
Telefon 0295 426 000, Fax 0295 411 555
www.raja.fi

The Finnish Border Guard
Gulf of Finland Coast Guard District
PO Box 150 (Laivastokatu 20), FI-00161 HELSINKI
Phone +358 (0)295 426 000, Fax +358 (0)295 411 555
www.raja.fi